



# Merellisten viranomaisten veneilyturvallisuu­ta edistävä viestintäyhteistyö

Tatu Jahnsson

2025 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

# Merellisten viranomaisten veneilyturvallisuutta edistävä viestintäyhteistyö

Tatu Jahnsson  
Turvallisuusjohtaminen (YAMK)  
Opinnäytetyö  
Joulukuu 2025

Turvallisuusjohtaminen  
Tradenomi (ylempi AMK)

Tatu Jahnsson

### Merellisten viranomaisten yhteistyö veneilyturvallisuuden viestinnän kehittämisessä

Vuosi 2025 Sivumäärä 54

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tuottaa tietoisuutta veneilyturvallisuudesta veneilijöille sekä työkaluja viranomaisille veneilyturvallisuudesta viestintään. Kehittämistavoitteena on ollut kehittää veneilyturvallisuutta edistävää viestintää yhteistyössä merellisten viranomaisten kanssa ja lisätä veneilijöiden tietoisuutta veneilyn turvallisuuteen liittyvistä seikoista. Opinnäytetyö toteutettiin yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen, Poliisihallituksen, Poliisiammattikorkeakoulun, Suomenlahden Merivartioston, Väyläviraston, Traficom, Tullin, Suomen meripelastusseuran sekä Meriturvan kanssa.

Veneilyturvallisuus on käsitteenä laaja, kattaen kaikki ne toimenpiteet ja käytännöt, jotka auttavat varmistamaan turvallisen veneilyn. Tässä opinnäytetyössä tuotettiin kokemuksellista tietoa viranomaisten olemassa olevista toimintamalleista. Osahankkeiden myötä havainnointiin, kehitettiin ja reflektointiin veneilyturvallisuuteen liittyvää viestintää ja ennalta estäviä toimintamalleja.

Opinnäytetyö toteutettiin työelämälähtöisenä portfoliomuotoisena kehittämistyönä. Opinnäytetyössä käsitellään osahankkeita, joiden tarkoituksena on ollut parantaa huviveneilijöiden ymmärrystä voimassa olevista vesiliikenteeseen liittyvistä laeista, säännöistä ja turvallisuus seikoista. Portfolion osahankkeissa keskiössä olivat veneilyturvallisuusviestinnän ennalta estävyys ja viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen viestinnässä.

Opinnäytetyön keskeisiksi ilmiöiksi nousivat kehittäminen, viranomaisyhteistyö, ennalta estävä työ ja viestintä. Kehittämistä tarkastellaan raportissa osahankkeiden kokeilujen ja kehittämistarpeiden lähtökohdista. Viranomaisyhteistyö näkyy osahankkeiden toteutuksessa ja oivallusten reflektoinnissa. Ennalta estävä työ ja viestintä oli kaikkien osahankkeiden keskiössä ja näkyy työssä kokonaisuutena opinnäytetyön kehittämistavoitteesta alkaen läpi hankekokouksen aina johtopäätöksiin asti.

Opinnäytetyössä toteutuneita hankkeita ja tuotteita olivat: Venemessut vuosina 2024 ja 2025, Veneilyturvallisuuslehti vuosina 2024 ja 2025, Helsingin Venepoliisin sosiaalisen median toteutuksen kehitys vuonna 2024 sekä ammatillinen artikkeli vuonna 2024.

Opinnäytteen keskeisiä löydöksiä olivat ymmärrykset viranomaisten sen hetkisistä toiminta- ja yhteistyötavoista, oivallukset ja opit sosiaalisen median hyödyntämisen mahdollisuuksista sekä palvelumuotoilun prosessimenetelmien hyödyistä tapahtumien ja palveluiden toteutuksessa. Kokonaisuutena nämä löydökset luovat hyvää pohjaa ennalta estävän työn ja veneilyturvallisuuden viestinnän kehittämiseksi tulevaisuudessa.

Asiasanat: veneilyturvallisuus, viranomaisyhteistyö, ennalta estävä työ, viestintä, portfolio

Tatu Jahnsson

Collaboration of Maritime Authorities in the Development of Boating Safety Communication

Year	2025	Pages	54
------	------	-------	----

---

The purpose of this thesis was to raise awareness about boating safety among boaters and to provide tools for authorities to communicate about boating safety. The development goal has been to develop communications that promote boating safety in cooperation with maritime authorities and to increase boaters' awareness of boating safety issues. The thesis was carried out in collaboration with the Helsinki Police Department, the National Police Board, the Police University College, the Gulf of Finland Coast Guard, the Finnish Transport Infrastructure Agency, Traficom, Finnish Customs, the Finnish Lifeboat Institution, and Meriturva.

Boating safety is a broad concept that encompasses all actions and practices that help ensure safe boating. This thesis produced experiential knowledge about the existing operational models of authorities. Through sub-projects, communication and preventive models related to boating safety were observed, developed, and reflected upon.

The thesis was implemented as a work-life-oriented portfolio, addressing sub-projects aimed at improving recreational boaters' understanding of current laws, regulations, and safety aspects related to water traffic. The sub-projects in the portfolio focused on the preventive nature of boating safety communication and the development of inter-agency cooperation.

The key themes that emerged from the thesis were development, inter-agency cooperation, preventive work, and communication. Development is examined in the report through the experiments and needs identified in the sub-projects. Inter-agency cooperation is reflected in the implementation and insights of the sub-projects, while preventive work and communication were central to all sub-projects and are evident throughout the thesis, from the development goals to the final conclusions.

The projects and outputs realized in the thesis included: the Helsinki Boat Show in 2024 and 2025, the Boating Safety Magazine in 2024 and 2025, the development of the Helsinki Boat Police's social media presence in 2024 and a professional article in 2024.

The key findings of the thesis included insights into the current operational and cooperation practices of authorities, realizations and lessons about the potential of social media, the benefits of service design process methods in organizing events and services. Overall, these findings provide a solid foundation for the future development of preventive work and boating safety communication.

**Keywords:**

boating safety, inter-agency cooperation, preventive work, communication, portfolio

## Sisällys

1	Johdanto.....	7
1.1	Opinnäytetyön tavoite ja portfoliorakenne .....	8
1.2	Yhteistyökumppanit.....	10
2	Käsitteet.....	11
3	Menetelmät .....	13
3.1	Portfolio .....	14
3.2	Palvelumuotoilu .....	15
3.3	Ammatillinen artikkeli.....	16
3.4	Portfolion osahankkeiden palautteen keruu.....	17
4	Merellä toimivat viranomaiset ja lainsäädäntö .....	18
4.1	Poliisi .....	19
4.2	Rajavartiolaitos.....	20
4.3	Tulli .....	20
4.4	Traficom.....	21
4.5	Väylävirasto .....	21
4.6	Puolustusvoimat .....	22
4.7	Merelliset toimijat yhteistyö .....	22
5	Eri viranomaisten tehtävätyypit ja vastualueet .....	23
5.1	Meripelastus .....	23
5.2	Vesiliikenteen valvonta.....	24
5.3	Rajavalvonta .....	25
5.4	Yleinen järjestys ja turvallisuus.....	25
5.5	Erävalvonta ja ympäristön suojelu.....	26
5.6	Ennalta estävä työ .....	26
6	Kehittämishankkeet .....	27
6.1	Venemessut .....	28
6.1.1	Venemessut 2024 .....	28
6.1.2	Venemessut 2025 .....	30
6.2	Veneilyturvallisuus -lehti.....	31
6.2.1	Veneilyturvallisuus 2024 -lehti .....	32
6.2.2	Veneilyturvallisuus 2025-lehti .....	34
6.3	Ammatillinen artikkeli.....	35
6.4	Poliisin viestintä ja sosiaalinen media .....	37
7	Kehittämistyön arviointi.....	39
8	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	41
8.1	Viranomaiset, lainsäädäntö ja tehtävätyypit .....	42

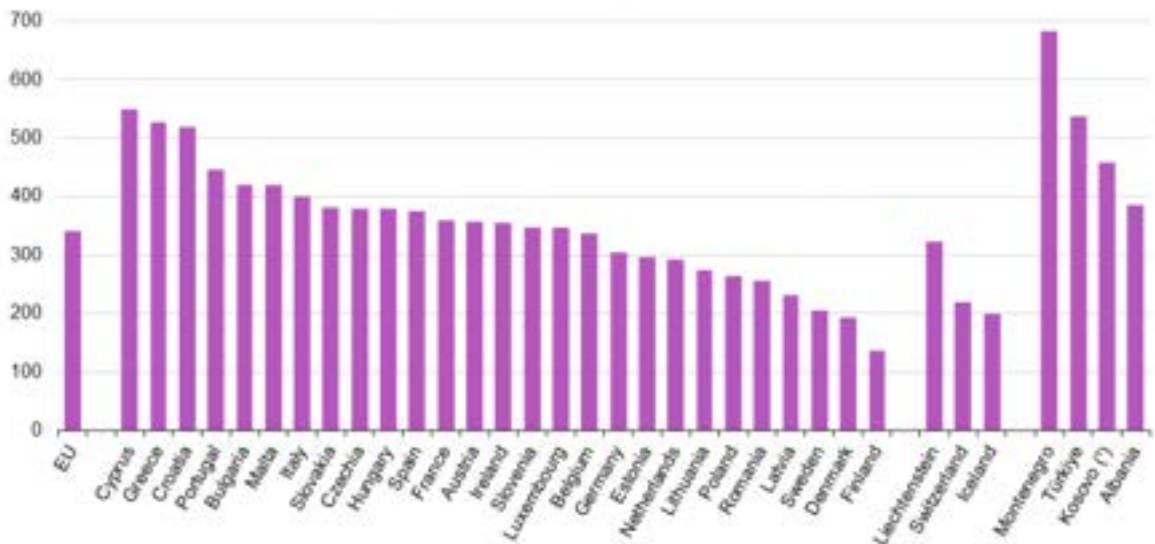
8.2	Hankkeet .....	43
9	Pohdintaa.....	47
	Lähteet.....	50
	Kuviot .....	52
	Kuvat .....	53
	Liitteet .....	54

## 1 Johdanto

Tämä työelämälähtöisenä kehittämistyönä toteutettu portfolio-tyyppinen opinnäytetyö käsittelee merellä toimivien viranomaisten yhteistyötä veneilyturvallisuuden parantamiseksi. Koska aihealue on kokonaisuutena valtavan laaja, on kehityskulma rajattu tässä työssä yhteistyöhön veneilyturvallisuuden viestinnän kehittämisessä. Opinnäytetyön portfolio koostuu osahankkeista, joiden tarkoituksena on ollut lisätä veneilijöiden tietoisuutta veneilyturvallisuudesta, sekä kehittää merellisten viranomaisten yhteistyötä veneilyturvallisuuteen liittyvän viestinnän osalta. Opinnäytetyössä selvennetään mitä eri viranomaisia merialueilla toimii, mitkä ovat tarkemmin heille laissa määritellyt tehtävät ja mitkä tehtävät liittyvät olennaisesti huviveneilijöiden veneilyturvallisuuteen. Osahankkeiden toteutuksen myötä syvennyttään niihin yhteistyön muotoihin, millä veneilyturvallisuuden viestintää voidaan yhteisvoimin toteuttaa ja kehittää.

Suomi on pinta-alaansa nähden melko harvaan asuttu maa, mikä tekee siitä viranomaistoiminnan osalta haastavan poliisien määrän jäädessä kaikilla kansainvälisillä mittareilla pieneksi. Euroopan unionin alueella Suomessa on vähiten poliiseja väestöön suhteutettuna (Eurostat, 2024).

### Police officers per 100 000 inhabitants, average 2020-2022



(\*) This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.  
Source: Eurostat (crim\_just\_job)

eurostat

kuvio 1 Poliisien määrä per 100 000 asukasta (Eurostat, 2024)

Suomella on pitkä rantaviiva, koska Suomi on maantieteellisesti niemen kaltainen alue, jota ympäröi etelä- ja länsireunalla Itämeri. Lisäksi Suomessa on valtavan suuri sisävesistö. Poliiseja on n. 150 100000 asukasta kohden, joten vesistöalueilla poliisiresurssit ovat myös hyvin rajalliset suhteessa muihin EU-maihin (kuvio 1). Näiden seikkojen vuoksi tässä työssä painotetaan useasti viranomaisyhteistyön merkitystä Suomen kaltaisessa toimintaympäristössä.

Suomessa viranomaistoiminta on uniikkia koko maailmassa. Erityisesti yleisestä järjestyksestä ja turvallisuudesta vastaavien viranomaisten kesken, mutta myös yleisemmin viranomaisyhteistyö on erittäin tiivistä. Viranomaisten yhteistyö on toimivaa, ja lainsäädäntöä on jatkuvasti kehitetty siten, että viranomaiset kykenevät saumattomasti tukemaan toisensa toimintaa. Viranomaisyhteistyöllä on pyritty turvaamaan riittävät turvallisuuspalvelut alueilla tilanteessa, jossa turvallisuusviranomaisten toiminnan painopistettä on suunnattu muuttoliikkeen myötä kasvukeskuksiin. Samanaikaisesti valtioneuvosto on ilmaissut, että turvallisuuspalvelut tulee varmistaa myös harvaan astutuilla alueilla (Männikkö & Koskinen, 2019). Viranomaisten yhteistyöhön, viestintään ja johtorakenteisiin on jatkuvasti luotu ja kehitetty toimintamalleja. Suomi on väkiluvultaan melko pieni, mutta pinta-alaltaan suurehko maa. Erityisesti haja-asutusalueilla ilman toimivaa viranomaisyhteistyötä resurssit eivät yksinkertaisesti riitä. Merialueet ovat viranomaisille saman kaltainen haaste, kuin pitkät etäisyydet ovat haja-asutusalueilla. Merialueilla on rajallinen määrä valvontaa suorittavia viranomaisia, ja siksi viranomaisyhteistyötä on tehtävä aktiivisesti samaan tapaan, kuin harvaan asutuilla alueilla manteelella.

Suomessa on uniikki saaristo ja tuhansia järvalueita. Tämän takia merenkulku ja huviveneily on iso osa Suomalaista kulttuuria. Suomi on yksi venetiheimpiä maita maailmassa väkilukuun suhteutettuna. Arvioiden mukaan Suomessa on tällä hetkellä noin 1,3 miljoonaa vesikulkuneuvoa (Jahnsson, 2024, 35-43). Tämä huomioiden vesiliikenteen valvonnan määrä on vesiliikennöintiin nähden verrattain vähäistä. Siksi ennalta estävä työ ja tiedottaminen on tärkeä kehittämiskohde veneilyturvallisuudesta puhuttaessa.

## 1.1 Opinnäytetyön tavoite ja portfoliorakenne

Tämä opinnäytetyö on toteutettu työelämälähtöisenä portfoliomuotoisena kehittämistyönä. Portfoliossa käsitellään opinnäytetyön tekoaikana toteutuneita osahankkeita. Portfoliossa toteutettujen osahankkeiden tarkoituksena on ollut viranomaisyhteistyössä tunnistaa ja toteuttaa parantavia toimenpiteitä liittyen huviveneilijöiden ymmärrykseen voimassa olevista vesiliikenteeseen liittyvistä laeista, säännöistä ja turvallisuusnäkökulmista. Tässä työssä esitellään tapahtumalokiin (liite 1) tukeutuen, erityisesti poliisin näkökulmasta tarkasteltuna, seuraavia toteutettuja kokonaisuuksia: Viranomaiset venemessuilla, Veneilyturvallisuuslehti,

ammattillinen artikkeli vesiliikennelakiuudistuksesta sekä merellisten viranomaisten huviveneilijöille kohdistettu viestintä sosiaalisessa mediassa. (Kuvio 2)



kuvio 2 Portfolion hankkeet ja eteneminen, (Tatu Jahnsson)

Opinnäytetyö pyrkii avaamaan poliisin ja muiden merellisten viranomaisten rooleja yhteistyökokonaisuudessa, sekä tukemaan viranomaisten yhteistoimintaa veneilyturvallisuuteen liittyvien asioiden viestinnässä. Opinnäytetyön avulla viranomaisten voi olla helpompi kehittää ja kohdentaa viestintää tietojohdoisemmin nykyaikaisia viestintäkanavia hyödyntäen.

Kehittämistavoitteena tässä työssä on veneilyturvallisuusviestinnän tehokkuuden ja kohdentamisen parantaminen, sekä viranomaisten viestinnän yhteistoiminnan tapojen tunnistaminen ja niiden tehostaminen. Jotta kehittämistavoite saavutettaisiin, tässä työssä selvitetään veneilyturvallisuusviestinnän tämänhetkistä tilaa. Työssä pohditaan, miten viestintää kyetään kehittämään siten että viestintää kyettäisiin tehostamaan ja kohdentamaan paremmin. Viestinnän yhteistoiminnan tehostamiseksi projektin aikana on verkostoiduttu ja tuotu viestinnän asiantuntijoita yhteen, minkä myötä yhteistoiminnan kynnyks pienenee. Työn aikana sidosryhmien tietoon on tuotu kehittämistyön tuloksia, joiden avulla viestintää kyetään kohdentamaan tehokkaammin ja tietojohdoisemmin oikealle kohderyhmälle.

Kehittämistavoitteet joihin kehittämistyön eri osahankkeiden parissa on etsitty vastauksia ovat: Miten viranomaiset viestivät/tiedottavat veneilyturvallisuuteen liittyvistä ajankohtaisista aiheista? Minkälaista yhteistyötä veneilyturvallisuuden parissa työskentelevät viranomaiset ovat perinteisesti tehneet viestinnän saralla? Miten yhteistyötä voitaisiin kehittää? Kehittämistavoitteisiin liittyvät havainnot ja tunnistetut kehityskohteet ovat tukeneet tämän opinnäytetyön kehittämistavoitteita.

Tässä raportissa esitellään pohjustuksena tietoa merellisten viranomaisten lakisääteisistä tehtävistä, ja avataan viranomaisten toimintaa ja yhteistyötä merialueilla. Raportissa esitellään pääpiirteittäin kahden viime vuoden aikana toteutuneiden hankkeiden toteutusta. Raportissa kerrotaan opinnäytteen teoreettisesta tietopohjasta, ja menetelmistä millä kehittämistyötä on viety eteenpäin, ja millä pyritään luomaan uutta ymmärrystä aihealueesta. Tässä kehittämistyössä ei esitellä syvemmin ammatillisen artikkelin (Jahnsson, 2024, 35-43) sisältöä tai tuloksia, koska artikkeli löytyy työn liitteenä olevasta veneilyturvallisuus 2024-lehdestä (liite 5). Tässä opinnäytetyössä kerrotaan hankkeiden toteutuksista sekä ajatuksista ja oivalluksista, joita on syntynyt tämän projektin aikana. Työssä pyritään selvittämään lukijoille myös sitä, että miksi nämä hankkeet ovat kokonaisuus ja miten tämä kokonaisuus on matkan varrella syntynyt ja nivoutunut yhteen. Projektin pitkän keston ja hieman polveilevan rakentumisen ymmärtämisen helpottamiseksi opinnäytetyössä avataan kokonaisuutta taulukkomuotoon luodulla tapahtumalokilla (Liite 1), mihin on kirjattu hankkeiden toteutuksen aikajana.

## 1.2 Yhteistyökumppanit

Tämä opinnäytetyö ja siihen liittyvät osahankkeet on toteutettu yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen, Poliisihallituksen, Poliisiammattikorkeakoulun, Suomenlahden merivartioston, Väyläviraston, Traficom, Tullin, Suomen meripelastusseuran sekä Meriturvan kanssa. Lisäksi olennaisena yhteistyökumppanina työn eri hankkeiden toteutuksessa on ollut Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry, PL-Kustannus Tmi sekä PunaMusta Oy.

Yhteistyötä on toteutettu Venemessujen viranomaisosaston suunnittelun yhteydessä, Veneilyturvallisuuslehtien toimittamisessa, sosiaalisen median kehitystyössä sekä työn ohessa tapahtuneiden keskusteluiden ja oivallusten muodossa.

Opinnäytetyön tietopohja on rakentunut yhteistyökumppaneilta kerättyjen artikkeleiden, ja kirjoittamieni artikkeleiden, lisäksi venepoliisissa työskentelyn kautta kertyneistä keskusteluista ja kokemuksista, sekä venepoliisin peruskurssin suorittamisen myötä kertyneistä kokemuksista.

## 2 Käsitteet

**Veneilyturvallisuus:** Veneilyturvallisuudelle ei ole olemassa erikseen määriteltyä omaa käsitettä. Sanastokeskuksen mukaan turvallisuus voidaan määritellä tilaksi, jossa uhkat ja riskit ovat hallittavissa (sanastokeskus 2025). Veneilyturvallisuus terminä kattaa kaikki ne toimenpiteet ja käytännöt, mitkä pyrkivät varmistamaan turvallista veneilyä. Veneilyturvallisuus voi pitää sisällään esimerkiksi oikeanlaisten pelastusvälineiden, kuten pelastusliivien, käyttöä, veneen kunnossapitoon liittyvät asiat, toimintaympäristöön liittyvät seikat, kuten sään huomioiden, sekä yleisesti merimiestaidoiksi kutsutut asiat, kuten aluksen sekä navigointitaitojen hallinnan ja hyvän merimieskulttuurin tuntemuksen (Viisaasti vesillä 2025). Huviveneilyyn liittyy myös todella paljon lainsäädännöllisiä vaatimuksia, minkä tarkoituksena on varmistaa turvallinen vesillä liikkuminen kaikille. Nämä vaatimukset voivat liittyä vesikulkuneuvon ja varusteiden vaatimukseen, aluksen päällikön osaamiseen ja kykyyn liittyviin vaatimukseen sekä vesiväylien ylläpitoon tai kehittämiseen liittyviin seikkoihin. Koska veneilyyn liittyy todella paljon säätelyä, niin myös veneilyturvallisuuteen liittyviä viranomaisia on useampia, joilla kaikilla on oma tärkeä roolinsa veneilyturvallisuuden kokonaiskuvassa. Siksi viranomaisyhteistyö on äärimmäisen tärkeää, kun veneilyturvallisuudesta pyritään viestimään huviveneilijöille.

**Viranomainen:** Viranomaisia ovat etenkin valtion hallintoelimet, joille kuuluu hallinnollisia tehtäviä ja toimivaltaa niiden toteuttamiseksi. Kunnallishallinnossa viranomaisella tarkoitetaan kunnan toimielimiä, luottamushenkilöitä ja viranhaltijoita. Myös julkisoikeudelliset laitokset ja eduskunnan virastot ovat viranomaisia. Samoin eurooppalaiseen hallintoon kuuluvat virastot ja laitokset ovat viranomaisia. Perustuslain mukaan viranomaisia ovat laajassa merkityksessä sekä hallintoelimet että tuomioistuimet. Muun muassa julkisuuden, oikeusturvan ja laillisuusvalvonnan kohteena ovat viranomaiset tässä laajemmassa merkityksessä. (Mäenpää, 2015.)

**Virka-apu:** Virka-apun sisältönä on yleensä tosiasiallinen julkisen vallan käyttö niin, että apua saava viranomainen pystyy siihen tukeutuen toteuttamaan tehtävänsä asianosaisen tai sivullisen vastustuksesta huolimatta. Toimivalta virka-apun antamiseen ja oikeus sen saamiseen perustuvat erityissäännöksiin. Esimerkiksi poliisin on pyynnöstä annettava virka-apua toiselle viranomaiselle, jos niin säädetään. (Mäenpää, 2015.)

**Toimivalta:** Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan viranomaisia, joiden toimivaltaan kuuluu esimerkiksi: Rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen tai syyteharkintaan laittaminen. Syyteharkinta tai muu rikoksesta syyttämiseen liittyvä toiminta. Rikosoikeudellisiin seuraamuksiin tuomitseminen tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpano. Suojelu yleiseen turvallisuuteen kohdistuvilta uhilta tai tällaisten uhkien ehkäisy. Lisäksi Puolustusvoimat, Poliisi ja Rajavartiolaitos ovat toimivaltaisista viranomaisista, kun ne hoitavat kansalliseen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä. (Tietosuojavaltuutetun toimisto 2024.)

**Viranomaisyhteistyö:** Yhteistyön käsitteelle ei ole olemassa vakiintunutta määritelmää, vaan se saa merkityksensä kulloisessakin kontekstissa. Lakien perusteella viranomaisyhteistyö voi olla yhteistä suunnittelua tai erilaisten resurssien luovuttamista toisen viranomaisen käyttöön. (Männikkö & Koskinen, 2018.)

**Aluevedet:** Laki Suomen aluevesien rajoista 1§ määrittelee Suomen aluevedet käsittävät valtakunnan maa-alueeseen välittömästi liittyvän meren osan. Aluevesien ulkorajana on kansainvälinen aluevesiraja. (Laki Suomen aluevesien rajoista, 18.8.1956/463.)

**Sisäiset aluevedet:** Sisäiset aluevedet ulottuvat rannikolta meren murtoviivalle, eli saarten, luotojen ja karien ulkoreunoille. Lainsäädännöllisesti sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella teoreettisen keskivedenkorkeuden mukainen rantaviiva ja jokien suissa joen keskivedenpinnan ja meren keskivedenpinnan leikkausviiva sekä meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulma- eli peruspisteet sijaitsevat uloimilla maastokohdilla, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. (Laki Suomen aluevesien rajoista, 18.8.1956/463.)

**Aluemi:** Laki Suomen aluevesien rajoista määrittelee aluemeret seuraavasti: ”Ulkoiset aluevedet, eli aluemi, ulottuu pääsääntöisesti sisäisen alueveden ulkorajasta neljän meripeninkulman, eli 7408 metrin etäisyydelle, mutta esimerkiksi Suomenlahdella ja Maarianhaminassa aluemi on kapeampi naapurimaiden aluevesien läheisyyden vuoksi. Laki määrittelee, että aluemi on sisäisiin aluevesiin välittömästi liittyvä vyöhyke, jonka ulkoraja on kahdentoista meripeninkulman etäisyydellä sisäisten aluevesien ulkorajasta, mikäli tässä laissa ei toisin säädetä.” (Laki Suomen aluevesien rajoista, 1956.)

**YJT:** Yleinen järjestys ja turvallisuus - Yleisellä järjestyksellä tarkoitetaan järjestyslain esitöiden mukaan normaalin tilan säilyttämistä lähinnä yleisillä paikoilla. Normaaliin tilaan kuuluu se, ettei kukaan häiritse rauhaa enempää kuin paikan tai tapahtuman luonteeseen nähden on soveliasta. Yleiseen järjestykseen katsotaan kuuluvan myös sen, ettei rauhaa häiritä ihmisten enemmistöä loukkaavalla tavalla. Se, mikä katsotaan yleisen järjestyksen häiritsemiseksi, vaihtelee ajan, paikan ja muiden olosuhteiden mukaan. Toisaalta nykyisessä yhteiskunnassa ihmisten pitää sietää hyvin pitkällekin omista käsityksistä poikkeavia käyttäytymismuotoja. Turvallisuudella tarkoitetaan sellaista tilannetta, että ihmiset voivat pelkäämättä ja toisten estämättä käyttää heille kuuluvia perusoikeuksia, kuten oleskella ja liikkua yleisillä paikoilla. Turvallisuudella tarkoitetaan lähinnä henkilökohtaisen koskemattomuuden suoja, mutta myös turvaa omaisuuteen ja muihin perusoikeuksilla suojattuihin oikeushyviin kohdistuvia loukkauksia vastaan. Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden käsitteet ovat sidoksissa toisiinsa, koska epäjärjestys luo turvattomuutta. (HE 330/2010.)

**PTR-viranomaiset:** PTR-viranomaiset tarkoittavat Suomessa Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen viranomaisia. Suomessa viranomaisilla on laajat, ja osittain toistensa kanssa yhtäläiset

valtuudet suorittaa omia tehtäviään. Suomessa kyseiset viranomaiset tekevät hyvin läheisillä rajapinnoilla, joskus ne ylittäenkin, yhteistyötä erityisesti rikostorjunnan saralla. Siksi Suomessa on säädetty erillinen laki Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta vuonna 2010. (Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 687/2009.) Lain ensimmäisessä pykälässä kerrotaan, että lain tarkoituksena on edistää PTR-viranomaisten yhteistoimintaa sekä PTR-viranomaisten yhteisten toimintalinjojen toteuttamista siten, että PTR-viranomaisille säädetyt rikosten estämiseen, paljastamiseen ja selvittämiseen (rikostorjunta), valvontaan sekä niitä koskevaan kansainväliseen yhteistyöhön liittyvät tehtävät ja yksittäiset toimenpiteet tulevat hoidetuksi tarkoituksenmukaisesti, tehokkaasti ja taloudellisesti (Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 687/2009).

**Meripelastustoimen vastuualue:** (Search and rescue region, SRR) Merialue, joka käsittää Suomen aluevedet, niillä olevan saariston sekä aluevesiin välittömästi liittyvän kansainvälisen merialueen osan, josta on naapurivaltioiden kanssa erikseen sovittu. (Meripelastuslaki 1145/2001.)

### 3 Menetelmät

Työskennellessäni venepoliisissa hakeuduin mukaan työryhmiin ja hankkeisiin, joissa yhteisenä teemana on ennalta estävä työ eri viestinnän keinoin. Tähän portfolioon otin tarkasteltavaksi seuraavat hankkeet: Venemessut, Veneilyturvallisuuslehti, ammatillinen artikkeli ja sosiaalisen median kautta tapahtuman viestinnän kehittäminen. Nämä hankkeet liittyvät kaikki ennalta estävän viestinnän kokonaisuuteen (Kuvio 3).



kuvio 3 Osahankkeet ovat osa ennalta estävän viestinnän kokonaisuutta, (Tatu Jahnsson)

Tapahtumien, julkaisujen ja viestinnän tavoitteena on lisätä tietoa ja ymmärrystä veneilyturvallisuudesta huviveneilijöille. Tiedon ja ymmärryksen kasvattamisen kautta osahankkeiden on tarkoitus olla onnettomuuksia, vahinkoja ja rikoksia ennalta ehkäisevää työtä. Sisäministeriön pelastusosaston neuvotteleva virkamies Kirsi Rajaniemi kuvailee onnettomuuksien ehkäisyn ydintehtäviksi ihmisten ohjauksen, neuvonnan sekä koulutuksen (Rajaniemi, 2025). Viranomaiskielessä ennalta ehkäisevästä työstä puhuttaessa käytetään termiä ennalta estävä työ, joten tätä termiä käytetään tässä raportissa. Ennalta estävän työn tärkein tavoite on parantaa ihmisten turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta (Poliisi 2022). Ennalta estävässä työssä oleellista on havaita ja tunnistaa tapahtumia, analysoida niihin liittyviä kokonaisuuksia, sekä luoda ymmärrystä erilaisista ilmiöistä ja tuottaa tietoisuutta riskeistä ja vaaroista ihmisille. Kasvattamalla ihmisten tietoisuutta luodaan paitsi konkreettista turvallisuutta, niin parannetaan myös ihmisten turvallisuuden tunnetta.

Tämä opinnäytetyö on työelämälähtöinen kehittämistyö. Keskusteltuani opinnäytetyön ohjaajani kanssa tämän opinnäytetyön toteutustavasta, hänen ehdotuksestansa lähdin toteutuksessani liikkeelle siitä, että pyrin portfoliomenetelmällä kasaamaan eri hankkeista yhtenäistä kokonaisuutta, missä pyrin jäsentämään kokemuksiani ja oppimaani, sekä refleктоimaan hankkeiden myötä syntyneitä oppia, ja tuottamaan sitä kautta uusia oivalluksia ja kehityskohteita.

Portfolion kokonaisuus rakentuu kehittämistavoitetta, menetelmiä ja valittuja hankkeita taustoittavasta ja yhteen koostavasta raportista, sekä osahankkeiden toteutuksissa syntyneistä materiaaleista, mitkä tulevat raportin loppuun liitteiksi.

### 3.1 Portfolio

Tämä raportti liitteineen on kokonaisuutena portfolio, jossa esitellään opinnäytteen vaiheita, oppimisprosesseja sekä kehittämistavoitteen etenemistä. Portfoliomenetelmä on reflektiivisen oppimisen työkalu, jonka avulla oppijat voivat kerätä, järjestää ja esitellä oppimisprosessiaan ja saavutuksiaan (Boud, Keogh & Walker, 1985, 53-54). Reflektiivinen oppiminen ja ammatillinen kasvu eivät perustu vain oppimateriaalin omaksumiseen, vaan myös syvälliseen pohdintaan omasta toiminnasta, kokemuksista ja oppimispoluista. Portfolion avulla voidaan dokumentoida oppimista, reflektoida sitä ja osoittaa osaamista. Portfolio ei ole vain kokoelma tehtäviä, vaan aktiivinen ja reflektiivinen työkalu, joka edistää ammatillista kehittymistä (Boud ym. 1985, 53-54). Opinnäyte koostuu tapahtumien järjestämisestä, artikkelin kirjoittamisesta, lehden toimittamisesta sekä sosiaalisen median kautta tapahtuvan viestinnän kehittämisestä. Portfoliomenetelmä oli luontevin tapa järjestellä ja esitellä kokonaisuutta tässä opinnäytetyössä.

### 3.2 Palvelumuotoilu

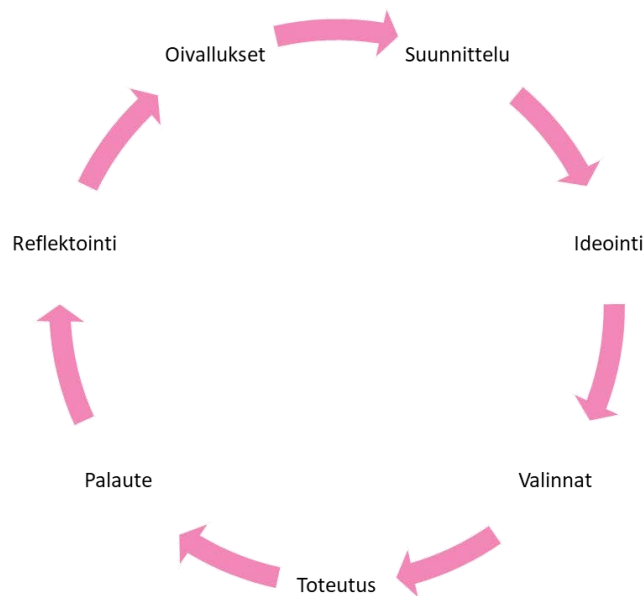
Portfoliossa esiintyvän hankekokonaisuuden perusjalka on ollut venemessujen viranomaisten osaston järjestäminen yhdessä sidosryhmien kanssa. Kaikki muut hankkeista linkittyvät jollain tapaa messujen suunnittelukokonaisuuteen. Messujen suunnittelutyössä on noudatettu palvelumuotoilun kaltaista kehittämismenetelmää. Palvelumuotoilu on tapa kehittää yrityksen toimintoja asiakas keskiössä. Se tarkoittaa palvelujen ja asiakaskokemuksen kehittämistä, jossa korostuu palvelutapahtuman kokeminen sen käyttäjän näkökulmasta. (Alhonen & Iloranta, 2021, 2.) Palvelumuotoilussa monesti lähtökohtana on liiketoiminnalliset motiivit asiakkaiden tyytyväisyyden näkökulmasta. Viranomaistoiminnassa ei ole liiketoiminnallisia motiiveja, mutta palveluperiaate on olemassa myös viranomaistoiminnassa. Erityisesti viestinnän tehokkuuden kannalta on yhtä lailla tärkeää kyetä ymmärtämään kohderyhmän tarpeita ja toiveita, jotta haluttu viesti saadaan tehokkaasti toimitettua perille.

Venemessut ovat tapahtumana palvelutapahtuma, ja sen kehittäminen on tärkeää, jotta ihmiset haluavat vuodesta toiseen vieraila viranomaisten messuosastolla. Siksi palvelumuotoilun prosessi (kuvio 4) antaa hyvän pohjan messuosaston kehittämiselle. Palvelumuotoilun opissa (Alhonen & Iloranta, 2021, 4) palvelumuotoilun prosessikaaviossa painotetaan asiakasymmärryksen kiteyttämistä ideoinnin alussa. Ideoinnin päätteeksi tehdään valinta uusista kokeiluista, prototypioidaan ja testataan palvelut, minkä jälkeen ne otetaan käyttöön. Venemessujen suunnittelussa syksyllä 2023 tästä prosessimallista toteutui suunnittelu, valinta ja käyttöönotto. Messut toteutettiin pitkälti edellisvuoden tapaan. Kehityskohteena messujen tarjontaan lisättiin/palautettiin veneilyturvallisuuslehti. Lehteä ei ollut muutamaan vuoteen julkaistu osastolla, koska venemessuja ei korona-aikana toteutettu, ja koska julkaisua aikaisemmin toteuttanut Helsingin Poliisipäällystökerho oli lopettanut toimintansa koronan aikana.



kuvio 4 Palvelumuotoilun prosessi (Alhonen & Iloranta, 2021)

Työryhmän kesken pidettiin vuoden 2024 jälkeen palautekokous, jossa reflektointiin menneitä messuja ja prosessia, pohdittiin kehitysehdotuksia sekä sovittiin tulevan vuoden aikataulutuksista. Tämän palaverin tuloksena saatuja oivalluksia hyödynnettiin seuraavan vuoden suunniteluissa ja vuoden 2025 messuja kohti lähdettiin suunnitelmallisemmin liikkeelle. Työryhmä pohti tarkemmin messujen haluttuja teemoja, veneilyturvallisuuslehden aihekokonaisuuksia sekä viestintätapoja. Työryhmä päätti lähteä selvittämään asiakasnäkökulmaa tekemällä kohderyhmälle kyselyn, jonka avulla tulevaisuudessa kykenemme tuottamaan kohderyhmälle suunnatumpaa viestintää ja palvelua tapahtumissa ja viestinnässä. Näin palvelumuotoilun periaatteita hyödyntäen kehitimme työryhmässämme tapahtumansuunnittelun prosessia omaan hankkeeseen sopivaksi (kuvio 5).



kuvio 5 Venemessutyöryhmän palvelumuotoilun prosessi (Mukaiillen Alhonen & Iloranta, 2021)

Tämän prosessin myötä saatujen palautteiden, ja niistä syntyneiden oivallusten myötä tähän opinnäytteeseen syntyi messutapahtuman lisäksi myös loput portfolioissa esiintyvät hankkeet. Veneilyturvallisuuslehden kehittämisprosessi on hyvin yhteneväinen messujen suunnitteluprosessin kanssa. Käytännössä lehden toteutusprosessi, toteuttajat sekä aikataulu kulkivat käsi kädessä messutapahtuman suunnitteluprosessin kanssa, kuten tapahtumalokin (Liite 1) aikajanaista voi päätellä.

### 3.3 Ammatillinen artikkeli

Veneilyturvallisuus 2024 -lehden piti saada ajankohtaisia artikkeleita eri viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Kirjoitin Poliisin edustajana lehteen vesiliikennelain uudistuksista ja

vesiliikenteen valvonnasta kertovan ammatillisen artikkelin (Jahnsson, 2024, 35-43), jossa avasin lakiuudistuksen taustoja ja mitä lainsäätäjät ovat uudistuksilla halunneet muuttaa tai kehittää.

James Hartley korostaa oppaassaan akateemisesta kirjoittamisesta (Hartley, 2008), että kirjoittaminen ei ole pelkkä lopputulos, vaan myös ajatteluprosessi, joka auttaa jäsentämään ajatuksia ja tuloksia. Hartleyn mainitsemaa ajatteluprosessia on käytetty artikkelin kirjoittamisessa. Lohkoin kirjoitusprosessin Hartleyn kirjoitusprosessin vaiheisiin: suunnittelu, luonnostelu, revisio ja viimeistely (Hartley, 2008). Huomasin kirjoittaessani artikkelia, että vaikka päässäni oli alun perin selvä suunnitelma artikkelin lopputulemasta, niin jo luonnosvaiheessa rakenne alkoi muokkaantua uudestaan, ja tietojen tarkentuessa prosessin aikana artikkeliin tuli paljon uutta asiaa, osan alkuperäisistä ideoista jäädessä kokonaan pois. Viimeistelyprosessi oli lopulta yllättävänkin työläs, jotta lopullinen artikkeli muodostui mahdollisimman ehyeksi ja tiiviiksi kokonaisuudeksi.

Lähtiessäni kirjoittamaan ammatillista artikkelia tiedostin, että artikkeli ei sellaisenaan ole riittävä opinnäytteeksi, vaan siitä tulee yksi osahanke opinnäytteeseen. Kirjoitin artikkelin sellaiseen muotoon, että se täyttää ammatillisen artikkelin perusvaatimukset. Teksti ei ole ammatilliseksi artikkeliksi valtavan pitkä, eikä siinä toteutettu lähteisiin viittaustapa noudata Laurean viittausvaatimuksia. Lähteisiin on kuitenkin viitattu asianmukaisesti käyttäen Vancouver-järjestelmää, missä viitteet on tekstissä merkitty numerojärjestelmällä. Artikkelia on siis yksinkertaistettu kyseiseen julkaisuun sopivammaksi ammatilliseksi artikkeliksi.

Artikkeli perustui kirjallisiin aineistoihin, kuten lain valmisteluasiakirjoihin sekä niiden taustalla oleviin tutkimustuloksiin ja lausuntoihin. Luin artikkelia valmistellessa vesiliikennelain ja sen valmisteluasiakirjat läpi, ja tutustuin olennaisilta osin valmisteluasiakirjoihin liittyviin taustatutkimuksiin ja lausuntoihin. Lisäksi tutustuin vesiliikennelaissa viitattuihin muihin lakiteksteihin, kuten merilain tiettyihin pykäliin. Omaan pohdintaan ja lain tulkintaan sain tukea Poliisihallituksen kahdelta virkamieheltä, joiden vastuualueena vesiliikenteen valvonta on.

#### 3.4 Portfolion osahankkeiden palautteen keruu

Tämän opinnäytetyön toteutus on ollut pitkäkestoinen, ja siihen liittyy useita osahankkeita miltei kahden vuoden ajalta. Materiaalia on siis kertynyt runsaasti. Tämän vuoksi kehittämistyön aikana kertynyttä aineistoa on matkan varrella karsittu ja pelkistetty koskettamaan alkuperäistä kehittämistavoitetta. Hankkeita toteutettaessa on pyritty havainnoin ja keskusteluihin löytämään tapoja ja käytäntöjä, miten veneilyturvallisuuksia on ylläpidetty tai pyritty edistämään venepoliisin ja muiden merellisten viranomaisten toimesta. Hankkeiden yhteydessä on pyritty reflektoimaan mitkä käytänteistä on toimivia, ja mitä kehittämistarpeita voisi löytyä.

Tämän kehittämistyön osahankkeista kerätiin palaute, jotta kehitystyön tuloksia voidaan arvioida jatkokehittämistä varten. Palaute kerättiin työelämäkumppaneilta palautekyselyllä. Palautekysymykset johdettiin suunnitteluvaiheessa luoduista kriteereistä, jotka tässä tapauksessa olivat alkuperäiset kehittämistavoitteet. Palautteesta tehtiin kuvaileva kooste, jonka perusteella voitiin kuvailla tuotoksen tai toiminnan tuloksellisuutta. Palaute auttaa tunnistamaan jatkokehittämistarpeita. Kehittämistyön tulokset ovat muutoksia, joita tuotos tai toiminta saa aikaan työelämässä. Tulos on kehittämisprosessin myötä tuotettu käytännöllinen ja konkreettinen ratkaisu kehittämistarpeeseen. Ylemmän ammattikorkeakoulun opinnäytetyössä voidaan lisäksi tavoitella muutosten arviointia ja sen kuvausta mahdollisuuksien mukaisesti. (Turunen, Pekonen & Elo, 2025, 34)

#### 4 Merellä toimivat viranomaiset ja lainsäädäntö

Merellä toimii useita viranomaisia sekä muita toimijoita, jotka suorittavat omia laissa määriteltyjä tehtäviään. Toimintaympäristönä merellinen toiminta on kuitenkin sen kaltaista, että vaikka jokaiselle viranomaiselle on selkeästi määritelty omat vastualueet, niin jo laeissa on määritelty myös viranomaisyhteistyölle vaatimuksia ja määritellään selkeästi, että viranomaisten on annettava toisilleen virka-apua tietyissä tilanteissa. On tärkeää, että näihin seikkoihin on kiinnitetty huomiota myös lakitasolla, koska valvovien viranomaisten tosiasiallinen henkilömäärä merialueilla on melko rajallinen.

Rajavartiolaitoksen alaisuudessa toimiva merivartiosto on merellä näkyvin ja suurin valvova viranomainen. Rajavartiolaitoksen sisällä merialueet on jaettu kahteen hallintoalueeseen: Suomenlahden Merivartiosto ja Länsi-Suomen Merivartiosto. (Rajavartiolaitos 2025.)

Suomenlahden merivartioston (lyh. SLMV) vastuualue ulottuu Hangosta itään, aina Venäjän ja Suomen väliselle merirajalle. Suomenlahden merivartiostoon kuuluu kahdeksan merivartioasemaa sekä Helsingissä sijaitseva Suomenlahden merivartioston esikunta, johon kuuluu myös merivartioston johto- ja meripelastuslohkokeskus (lyh. MRSC Helsinki). (Rajavartiolaitos 2025.)

Länsi-Suomen merivartioston (LSMV) vastuualue käsittää koko Suomen läntisen rannikon Hankoniemestä länteen, ja aina Perämeren pohjoisimpaan kolkkaan Tornion tasalle. Länsi-Suomen merivartiostolla on 10 merivartioasemaa ja LSMV:n esikunta, ja sen yhteydessä toimiva merivartioston johto- ja meripelastuskeskus (lyh. MRCC Turku), sijaitsee Turun sataman läheisyydessä. (Rajavartiolaitos 2025.)

Poliisilla on rajallinen määrä venekalustoa ja henkilöstöä, koska vesiliikenteenvalvonta on hyvin marginaalinen osa Poliisin työtehtävistä. Valtaosa Suomen venepoliiseista työskentelee eri poliisilaitoksilla liikennesektorilla, ja tekevät venepoliisin tehtäviä oman työn ohella.

Merialueilla joidenkin isoimpien satamakaupunkien poliisilaitoksista on kesäaikaan täysipäiväisesti venepoliisina toimivia henkilöitä. Helsingin venepoliisi on henkilöstön ja kaluston määrällä mitattuna suurin ryhmä, ja se on tällä hetkellä ainoa päivittäin vesillä liikkuva vene-ryhmä Suomessa. Helsingissä työskentelee vakituisesti venepoliisissa yhdeksän henkilöä ja sillä on kalustona kolme eri luokkien partiovenettä, sekä kaksi vesijettiä. Merialueella Poliisin partiovenettä on sijoitettu Kotkaan, Helsinkiin, Turkuun, Poriin, Vaasaan ja Ouluun. (Helsingin Venepoliisi 2024.)

Tullilla on tällä hetkellä yksi veneryhmä ja kaksi venettä (Tullin veneryhmä 2024). Traficom suorittaa valvontaa lähinnä yhteistyössä muiden viranomaisten kalustoon tukeutuen.

Merivoimat koostuu Merivoimien esikunnasta ja neljästä joukko-osastosta, jotka toimivat merivoimien komentajan alaisuudessa. Rannikkolaivastossa ovat kaikki laivastolliset joukot, Rannikkoprikaatissa ja ruotsinkielisessä Uudenmaan prikaatissa toimivat rannikkojoukot. Merisotakoululla koulutetaan kadetteja, varusmiehiä ja henkilökuntaa. Lisäksi koulu vastaa merivoimien tutkimustoiminnasta. Merivoimien tukikohdat sijaitsevat Turussa, Kirkkonummella, Raaseporissa ja Helsingissä. (merivoimat 2025.)

#### 4.1 Poliisi

Poliisin ensisijainen tehtävä on poliisilain 1-luvun 1§:n mukaan oikeus-, ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, kansallisen turvallisuuden suojaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden (lyh. YJT) ylläpitäminen sekä rikoksen ennalta ehkäiseminen, paljastaminen, selvittäminen sekä syyteharkintaan saattaminen. (Poliisilaki 872/2011) Poliisin katsotaan olevan edellä mainituissa asioissa ensisijainen viranomaisena, joiden vastuulle nämä kuuluvat. Kun pykälää lukee eteenpäin, siinä mainitaan, että Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä. Eli voidaan todeta, että Poliisi ei viranomaisena yksin vastaa kaikesta tästä, vaan eri viranomaiset Suomessa tukevat osaltaan toistensa tehtäväalueita, osaltaan samat tehtävät kuuluvat useammalle viranomaiselle, ja tätä korostetaan eri lakien kirjauksissa.

Poliisin tehtäviä merialueilla ovat muun muassa vesiliikenteen valvonta, vaaratilanteiden ehkäisy, rikostutkinta ja rikosten selvittäminen, meripelastus, ympäristön suojelu, erävalvonta sekä yhteistyö ja muu virka-apu muiden viranomaisten kanssa. Vesiliikenteen valvonnan tehtävänä on vesiliikennelain (782/2019) 1-luvun 8 §:n mukaan varmistaa, että veneilijät noudattavat liikennesääntöjä ja turvallisuusmääräyksiä. Vaaratilanteiden ehkäisyllä tarkoitetaan, että poliisin tehtävä on puuttua mahdollisiin rikoksiin, onnettomuuksiin ja muihin häiriötilanteisiin vesillä. (Poliisilaki 872/2011) Poliisi vastaa rikostutkinnasta ja rikosten selvittämisestä esimerkiksi vesiliikennejuopumusten ja saaristossa tapahtuvien kohdalla. (Poliisilaki 872/2011.) Meripelastustehtävät merivartioston apuna kuuluvat myös Poliisin tehtäviin

(Meripelastuslaki 1145/2001.), lisäksi poliisi avustaa ja toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä myös yhteisöjen ja asukkaiden kanssa sekä tekee yhteistyötä esimerkiksi työtehtävien ja harjoitusten muodossa merivartioston, meripelastusseuran sekä pelastustoimen kanssa. (Poliisilaki 872/2011.) Poliisi avustaa merivartiostoa, ja muita viranomaisia ympäristövahinkojen sattuessa kykyjensä mukaan sekä valvoo toimialueellaan, että metsästystä ja kalastusta koskevia säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan. (Kalastuslaki 379/2015 & Metsästyslaki 615/1993.) Poliisin on lisäksi annettava pyynnöstä muulle viranomaiselle virka-apua, jos niin erikseen säädetään. Poliisin on annettava virka-apua muulle viranomaiselle myös laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi, jos virka-apua pyytävää viranomaista estetään suorittamasta virkatehtäviään. (Poliisilaki 872/2011.)

#### 4.2 Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitoksen päätehtävä rajavartiolain (578/2005) 1-luvun 3 §:n mukaan on rajaturvallisuuden ylläpitäminen. Rajavartiolaitoksen hallintoyksikköinä toimivan Merivartioston ydintehtäviä ovat raja- ja meriturvallisuustehtävät. Rajavalvontaan kuuluvat rajatarkastukset rajanylityspaikoilla ja rajojen valvonta rajanylityspaikkojen välisellä alueella. Meriturvallisuuden osalta keskeisiä tehtäviä ovat meripelastus ja ympäristövahinkojen torjunta. (Rajavartiolaitos 2025)

Merivartiosto suorittaa oman päätehtävänsä lisäksi Poliisin tavoin vesiliikennevalvontaa, metsästyksen- ja kalastuksen valvontaa (Kalastuslaki 379/2015 & Metsästyslaki 615/1993) sekä tutkii, paljastaa ja ennalta ehkäisee rikoksia. (rajavartiolaki 578/2005.) Rajavartiolaitos suorittaa poliisi- ja tullitehtäviä, etsintä-, pelastus- ja ensihoitotehtäviä sekä osallistuu sotilaalliseen maanpuolustukseen. Rajavartiolaitoksen tehtävistä meripelastustoimen alalla säädetään meripelastuslaissa (1145/2001).

#### 4.3 Tulli

Tulli on tullilainsäädännössä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen, jonka tehtävä on vastata unionin lainsäädännössä säädetystä jäsenvaltion tullitoimintaa koskevista velvoitteista. Myös Poliisilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus suorittaa tullitoimenpiteitä osaltaan. Näistä oikeuksista säädetään rajavartiolaissa sekä poliisilaissa. (Tullilaki 304/2016.)

Tulli myös ennalta estää, paljastaa ja selvittää tullilainsäädäntöön liittyviä rikoksia, osallistuu osaltaan meripelastustehtäviin, ympäristövahinkojen torjuntaan sekä osallistuu vesiliikenteen-, metsästyksen- ja kalastuksenvalvontaan yhdessä Poliisin ja Rajavartiolaitoksen kanssa. (Tullilaki 304/2016, vesiliikennelaki 782/2019, Meripelastuslaki 1145/2001, Kalastuslaki 379/2015 & Metsästyslaki 615/1993)

#### 4.4 Traficom

Traficom, eli Liikenne- ja viestintävirasto, vastaa monipuolisesti tehtävistä, jotka liittyvät liikenteeseen, viestintään ja tietoyhteiskuntaan. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta 1-luvun 2§:ssä määritellään viraston tehtävät. Niitä on kirjattu lakiin yhteensä 13 kappaletta. Oleellisia vesiliikenteeseen ja huviveneilyyn liittyviä tehtäviä ovat:

- vastata merikartoituksen järjestämisestä.
- Huolehtia liikenteen ja sähköisen viestinnän sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä, toimialan pätevyys- ja tutkintotehtävistä, tietopalvelusta sekä toimialansa tilastoinnista.
- Suunnitella radiotaajuuksien käyttöä, edistää radioviestinnän teknistä toteutusta, selvittää ja poistaa radioviestinnän häiriöitä, huolehtia radiolaitteiden markkinavalvonnasta, valvoa verkkotoimilupien ehtojen noudattamista ja hoitaa radiolupahallintoa sekä muuta taajuushallintoa.
- Vastata meriliikenteen ohjauksen toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä, sekä tuottaa ajantasaista meriliikenteen tilannekuva puolustus- ja turvallisuusviranomaisille alusliikennepalvelun tarjoaja avustamana. (Laki Liikenne- ja viestintävirastosta 935/2018.)

Vesiliikennelaissa (782/2019) 1-luvun 8§:ssä määritellään Liikenne- ja viestintävirasto yhdeksi vesiliikenteen valvontaviranomaiseksi Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin lisäksi. Käytännössä Traficom ei itsenäisesti valvo vesiliikennettä, vaan valvonta liittyy vesiliikenteeseen liittyvien lupien, ja vaatimusten valvontaan. Pääsääntöisesti muut valvovat viranomaiset tekevät ilmoituksia Traficomien valvonnan alaisista rikkeistä Traficomille. Ajoittain Traficomien virkamiehet osallistuvat myös käytännössä yhteisvalvontoihin PTR-viranomaisten kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto on myös velvollinen osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, kun se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua. (Meripelastuslaki 1145/2001).

#### 4.5 Väylävirasto

Väylävirasto on liikenne- ja viestintäviraston hallinnonalainen asiantuntijavirasto, jonka tehtävänä on tie-, rata- ja vesiliikenteen väyläverkon suunnittelu ja kehittäminen, väylien palvelutason ylläpito, osallistuminen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen, talvimerenkulun järjestäminen sekä liikenteenohjauksen järjestäminen. (Laki väylävirastosta 862/2009.)

Siinä missä Traficom vastaa vesiliikenteen luvista, pätevyyksistä, valvonnasta ja turvallisuudesta, niin väyläviraston keskeinen tehtävä on väyläverkon suunnittelu, kehittäminen ja ylläpito. Väyläviraston vastuulla on valtaosa Suomen vesiväylistä ja kanavista. Virasto vastaa niiden merkitsemisestä, ylläpidosta ja kehittämisestä, huomioiden niin kauppamerenkulun, kuin muunkin vesiliikenteen. (Laki väylävirastosta 862/2009.) Väylävirasto ylläpitää yhdessä ELY-

keskusten ja Finntrafficin kanssa väyläviraston verkkosivulta löytyvää palautekanavaa, johon kuka tahansa voi ilmoittaa vesiväylillä havaituista puutteista, hajonneista merimerkeistä tai antaa muuten palautetta väyliä koskien. (Väylävirasto 2025)

#### 4.6 Puolustusvoimat

Tässä työssä en käsittele tarkemmin puolustusvoimien roolia, koska sen rooli huviveneilyyn liittyvään veneilyturvallisuuteen on melko pieni. Merellisenä viranomaistoimijana puolustusvoimien yksi puolustushaara, eli merivoimat on kuitenkin äärimmäisen suuri ja tärkeä toimija. Siksi merivoimia ei voi kokonaan sivuuttaa tästä alustuksesta.

Puolustusvoimilla on neljä tärkeää päätehtävää: Suomen sotilaallinen puolustaminen, muiden viranomaisten tukeminen, kansainvälisen avun antaminen ja vastaanottaminen sekä osallistuminen sotilaalliseen kriisinhallintaan. Merivoimat ylläpitää oikea-aikaista operatiivista tilannekuvaa ja osallistuu Itämeren monikansalliseen valvontaan eri hankkeiden kautta. Päivystys-, vartiointi- ja valvontakyky ylläpidetään 24/7. (Laki Puolustusvoimista 551/2007.)

Näistä tehtävistä veneilyturvallisuuden kokonaisuuteen osuu erityisesti muiden viranomaisten tukeminen. Puolustusvoimien tehtäviin kuuluu virka-apun antaminen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, terrorismirikosten ja muiden ihmisten hengelle ja terveydelle vakavaa vaaraa aiheuttavien rikosten estämiseksi ja keskeyttämiseksi sekä muun yhteiskunnan turvaamiseksi. Tehtäviin kuuluu myös pelastustoimintaan osallistuminen antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluna. (Laki puolustusvoimista 551/2007.)

Vaikka puolustusvoimien tehtäväkenttään huviveneilijöiden veneilyturvallisuus ei suoraan kuulu, niin muiden viranomaisten auttamisvelvoite ja virka-apuun liittyvät säädökset liittävät puolustusvoimat erittäin tiukasti yhdeksi yhteistyöviranomaiseksi veneilyturvallisuuden kokonaisuuteen. Puolustusvoimilla ja muilla viranomaisilla on myös tiivistä harjoitus- ja koulutusyhteistyötä muun muassa Poliisin ja Rajavartiolaitoksen kanssa liittyen erilaisiin virka-apuskenaarioihin ja pelastustehtäviin. (Meripelastuslaki 1145/2001.)

#### 4.7 Merelliset toimijat yhteistyö

Suomessa on toiminut jo vuosia ainutlaatuinen merellisten toimijoiden yhteistyöverkosto (lyh. METO), minkä tarkoituksena on muodostaa meritilannekuvaa merellisten toimijoiden yhteistyönä. METO - yhteistyö on saanut alkunsa vuonna 1994, jolloin Rajavartiolaitos, Merenkululaitos ja Puolustusvoimat mietinnössään päättivät aloittaa meritilannekuvan kehitystyön (Ronumäki, 2008, 2-3). Vuonna 2018 METO-toimijoiden kasvavassa verkostossa on ollut mukana Rajavartiolaitos, Puolustusvoimat, Liikennevirasto sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (Merivoimat 2018). Vuonna 2023 järjestetty METO-harjoitus on koonnut saman pöydän ääreen

edustajia jo yhdeksästä merialueidemme turvallisuudesta ja toimivuudesta vastaavaa tahoja: Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Traficom, Liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto, Huoltovarmuuskeskus, Tulli, Finnpilot ja Fintraffic (Puolustusvoimat 2023).

## 5 Eri viranomaisten tehtävätyypit ja vastualueet

Merialueella tapahtuva viranomaistoiminta jakautuu erilaisiin tehtävätyyppeihin, jotka jakautuvat eri viranomaisten kesken määriteltyihin vastuualueisiin. Lisäksi on tiettyjä tehtävätyyppejä ja vastuita, jotka kuuluvat osaltaan kaikille. Edellisessä kappaleessa selvitettiin, että mitä viranomaisia merialueella toimii, ja esiteltiin lyhyesti mitä tehtäviä heille kuuluu. Tässä kappaleessa syvennytään hieman tarkemmin tehtävätyyppeihin ja viranomaisten rooleihin niiden sisällä. Tehtävätyypeille on pääsääntöisesti määritelty viranomainen, jonka ensisijaisena vastuuna tehtävätyyppeihin kuuluvat tehtävät ovat. Lisäksi eri laeissa on määritelty niin sanottuja avustavia viranomaisia, joille tehtävien hoitaminen tai vähintään niissä avustaminen myös osaltaan kuuluu. Tässä työssä keskitytään huviveneilijöiden valvontaan liittyvien viranomaisten ja viranomaistehtävien käsittelyyn, joten esimerkiksi Puolustusvoimat ja niille kuuluvat vastuutehtävät on rajautuneet tarkemmasta pohdinnasta pois. Kuten edellisessä kappaleessa mainittiin, puolustusvoimilla on kuitenkin virka-avun kautta osaltaan myös rooli monessa tehtävätyypeistä.

Huviveneilijöiden turvallisuuden ja valvonnan tehtävänjako viranomaisissa tiivistyy erityisesti meripelastustehtäviin, vesiliikenteen valvontaan sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitoon. Lisäksi ympäristönsuojelulliset tehtävät ja erävalvonta lasketaan mukaan tähän rajaukseen.

### 5.1 Meripelastus

Meripelastus on kokonaisuutena melko selkeä ja tarkkaan säännelty tehtäväalue. Meripelastuslain 3§ määrittelee, että rajavartiolaitos on johtava pelastusviranomainen Suomen meripelastustoimen vastuualueella. (Meripelastuslaki 1145/2001.) Muut viranomaiset ja sidosryhmät ovat velvoitettuja osallistumaan meripelastustehtäviin. Meripelastuslain 4 § määrittelee tarkkaan nämä muut meripelastustoimintaan velvoitetut meripelastusviranomaiset: Hätäkeskuslaitos, ilmailuviranomaiset, ilmatieteen laitos, kuntien palokunnat, merenkulkulaitos, merentutkimuslaitos, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystieteelliset viranomaiset, tullilaitos ja ympäristöviranomaiset. (Meripelastuslaki 1145/2001.)

Suomessa meripelastustoiminnasta puhuttaessa ei voida jättää käsittelemättä Suomen Meripelastusseuran roolia. Viranomaisten lisäksi merellä ja sisävesillä toimivaa vapaaehtoistoimintaan perustuvaa järjestöä, joka on perustettu vuonna 1987. Meripelastusseuralla on noin 130 pelastusalausta rannikolla ja sisävesillä ja sillä on avovesikaudella ympärivuorokautinen

päivystys, mikä sitoo yli 730 henkilötyövuotta. Meripelastusseuran päätehtävä on auttaa merihätään joutuneita rannikolla ja sisävesillä. Meripelastustehtävät seura hoitaa korvauksetta, mutta Meripelastusseuran palveluihin kuuluu myös maksulliset palvelut, kuten alusten siirtämiset teknisen vian tai vaurion vuoksi. (Suomen Meripelastusseura 2025.)

Suomen merivartioston pelastuksen toimialajohtaja Jukka-Pekka Lumilahti kirjoitti veneilyturvallisuus 2024-lehteen (Liite 5) artikkelin meripelastuksen perusteista (Lumilahti, 2024, 5-7). Lumilahti toteaa, että meripelastuslaki ohjaa meripelastusjohtajan toimia Suomen meripelastustoimen vastuualueella vaarassa olevien ihmisten etsimisen ja pelastamisen, heille annettavan ensihoidon sekä vaaratilanteeseen liittyvän radioviestinnän hoitamisen osalta. Tähän virkkeeseen on kiteytetty mitä meripelastustehtävällä tarkoitetaan. Kun pohditaan, onko kyseessä meripelastustehtävä, ja kenelle vastuu tehtävästä kuuluu, oleellisinta on tapahtuman sijainti, ihmiset ja vaara. Meripelastustoimen vastuualue (engl. Search and rescue region, SRR) on merialue, joka käsittää Suomen aluevedet, niillä olevan saariston sekä aluevesiin välittömästi liittyvän kansainvälisen merialueen osan, josta on naapurivaltioiden kanssa erikseen sovittu. (Meripelastuslaki 1145/2001.) Rajavartiolaitos on vastuussa meripelastustoimen järjestämisestä, mikäli tällä alueella on ihmisiä vaarassa. Lumilahden mukaan oleellista meripelastustehtävän määrittelyssä on myös se, että ihminen on vaarassa. Materiaaliset vahingot, kuten rikkoutuneet veneet, eivät kuulu meripelastustehtävien piiriin, ellei niihin liity henkeen ja terveyteen tai ympäristöön liittyviä uhkia. (Lumilahti, 2025, 40-41.) Lumilahti mainitsee vuoden 2025 Veneilyturvallisuuslehden artikkelissaan (Lumilahti, 2025, 40-41), että Nairobissa järjestetyssä diplomaattikokouksessa vuonna 2007 tehtiin kansainvälinen päätös, että mereen uponneet ja tuhoutuneet veneet ja alukset ovat omistajan vastuulla, ja että niitä ei saa hylätä mereen. Suomi on ratifioinut kyseisen sopimuksen, ja velvoite on huomioitu merilaissa (674/1994). Tarkemmin asiasta on säädetty hallituksen esityksessä eduskunnalle hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä sekä laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja alusrekisterilain muuttamisesta. (HE 96/2016.)

## 5.2 Vesiliikenteen valvonta

Vesiliikenteenvalvontaa huviveneilijöiden osalta ohjaa Vesiliikennelaki (782/2019). Kokonaisuudessaan kaiken vesiliikenteen valvonta suuri kokonaisuus, koska siihen liittyy vesiliikennelain, merilain sekä monien muiden lakien valvontaa. Poliisi on vastuuviranomainen vesiliikenteen valvonnassa ja vesiliikennerekosten esitutkinnassa, mutta Traficomilla on myös omat vastuualueensa, ja valvontaa suorittaa oman työn ohella myös Rajavartiolaitos sekä Tulli. Tiivistettynä huviveneilijöiden valvonnan näkökulmasta voidaan todeta, että vaikka vesiliikenteen valvonnan päävastuullinen viranomainen on Poliisi, niin Rajavartiolaitos käytännössä suorittaa vesiliikenteenvalvontaa merialueilla määrällisesti eniten. Traficom vastaa veneilyyn ja aluksiin liittyvien lupien ja rekisteröintien valvonnasta, mutta käytännön valvonnan merellä

näissäkin hoitaa pitkälti käytännössä Rajavartiolaitos, Poliisi sekä Tulli. Käytännön tasolla vesiliikenteenvalvonta toimii operatiivisella tasolla valvonnan parissa työskentelevien viranomaisten kertoman perusteella hyvin ja hyvässä yhteistyössä (Helsingin Venepoliisi 2025). Vesiliikenteenvalvonnan strategisesta ohjeistuksesta ja suunnittelusta vastaa Poliisihallitus. Poliisihallituksen mukaan strategisella tasolla vesiliikennevalvonnan ohjeistus on osa liikennevalvonnan strategiaa (Poliisihallitus 2023). Käytännössä vesiliikenteen valvonta on niin marginaalinen osa Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelman (Sisäministeriön julkaisuja 2021:14) sisällä, että se hukkuu tieliikenteen sääntelyn alle lähes kokonaan. Ainoat vesiliikenteeseen viittaavat asiat ohjelmassa liittyvät vesiliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien tilastointiin. (Sisäministeriön julkaisuja 2021:14.)

### 5.3 Rajavalvonta

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on rajaturvallisuuden ylläpitäminen. Rajavartiolaitos toimii rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa. (Rajavartiolaki 578/2005.) Rajavartiolaitos on vastuuviranomainen rajojemme valvonnassa. Poliisilain 21§:ssä ja Tullilain 31§:ssä kerrotaan, että Poliisilla ja Tullimiehellä on oikeus rajatarkastusten toimittamiseen rajavartiolain 28, 28 a, 36 ja 38 §:ssä rajavartiomiehelle säädetyin toimivaltuuksin. Poliisi ja Tulli osaltaan tukee siis Rajavartiolaitoksen toimintaa omien tehtäviensä ohessa. Poliisimiehellä tai Tullitoimipaikan esimiehenä toimivalla tullimiehellä on lisäksi oikeus ohjata ja rajoittaa liikkumista rajanylityspaikalla siten kuin siitä rajavartiolain 30 a §:ssä rajanylityspaikan esimiehenä toimivan rajavartiomiehen ja vähintään luutnantin arvoisen rajavartiomiehen osalta säädetään. (Rajavartiolaki 578/2005.)

Erityisesti merialueilla toimiessa on luontevaa, että merellä valvovilla viranomaisilla on mahdollista itsenäisesti suorittaa rajavalvontaan liittyviä tehtäviä. Tämä on jälleen yksi esimerkki siitä, miten sujuvasti Suomessa viranomaisten yhteistyötä on kehitetty ja yhteistoiminnassa tarvittavat oikeudet on kirjattu myös lakiin.

### 5.4 Yleinen järjestys ja turvallisuus

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden (lyh. YJT) turvaaminen kuuluu Poliisin lakisääteisiin tehtäviin myös merialueilla (Poliisilaki 872/2011). Rajavartiolaitoksella on rajavartiolain (578/2005) 5-luvun 33§:n mukaan pitkälti yhtäläiset valtuudet, oikeudet ja velvollisuudet, kuin Poliisillakin. Rajavartiolaitos voi hoitaa merialueilla YJT-tehtäviä itsenäisesti, mutta esimerkiksi yhdessä suoritettavilla YJT-tehtävillä, toimintaa johtaa aina Poliisi. Eli koska Poliisi on YJT:ssa vastuuviranomainen, johtoroolit menevät päinvastoin kuin meripelastustehtävissä.

## 5.5 Erävalvonta ja ympäristön suojeleminen

Merialueilla vastuut erävalvonnassa ja ympäristön suojelemaan liittyvässä valvonnassa ja tutkimuksessa ei eroa oleellisesti siitä, miten ne maissa jakautuu. Ympäristövahinkojen torjuntatehtävät kuuluvat pitkälti rajavartiolaitoksen vastuualueisiin ja muut viranomaiset ja sidosryhmät tukevat olemassa olevien kykyjensä mukaisesti. Ympäristörikosten valvonta- ja tutkintatehtävissä Poliisi on vastuuviranomainen ja suorittaa ympäristörikosten tutkimuksen. Monesti rajavartiolaitos on mukana avustamassa tutkimusta, koska heillä on resursseja ja parempaa kalustoa merellisen ympäristövahinkojen torjuntatehtävien myötä. Tulli valvoo osaltaan ympäristön suojelemaan liittyviä rikoksia, kuten luvanvaraisten kemikaalien ja jätteiden laiton liikennettä. Lisäksi muut ympäristöviranomaiset sekä yhdistykset ja järjestöt osaltaan valvovat ympäristölainsäädännön noudattamista ja osallistuvat esimerkiksi öljyvahinkojen torjuntaan yhteistyössä viranomaisten kanssa. (Hietämäki, Siili-Hakkarainen, Lahtela, Järvinen, Vanala, Serenius & Leinonen. 2016.) Erävalvontaa ja kalastuksenvalvontaa merialueella suorittavat kalastuksenvalvojat, erävalvojat, Poliisi, rajavartiolaitos sekä Tulli. (kalastuslaki 379/2015 & metsästyslaki 615/1993.)

## 5.6 Ennalta estävä työ

Veneilyturvallisuuteen liittyvää ennalta estävää työtä tekevät käytännössä kaikki merelliset toimijat. Poliisilaissa (872/2011) ja Rajavartiolaissa (578/2005) kyseisten viranomaisten tehtäviin on kirjattu rikosten ennalta estäminen, mutta tänä päivänä miltei kaikessa viranomaistoinnassa ja turvallisuus strategioissa puhutaan vaarojen, vahinkojen ja rikosten ennalta estämisen periaatteista.

Poliisin ennalta estävän toiminnan strategiassa (Sisäministeriön julkaisu 2020:9) ennalta estävä työ on määritelty seuraavasti: Poliisin ennalta estävällä työllä tarkoitetaan suunnitelmallisia ja johdettuja toimia, joilla estetään rikoksia, turvallisuutta heikentäviä häiriöitä ja muita ihmisten turvallisuuden ja turvallisuuden tunteeseen vaikuttavia ei-toivottuja tapahtumia. Poliisi toimii ratkaisulähtöisesti yhteistyössä eri viranomaisten, järjestöjen ja yhteisöjen kanssa. Ennalta estävä toiminta on tietojohtoista ja sen toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan säännöllisesti viranomaisille, yhteistyökumppaneille ja asukkaille. (Sisäministeriön julkaisu 2020:9.)

Ennalta estävä, tai ennalta ehkäisevä työ voi siis sisältää esimerkiksi toimenpiteitä ja toimintatapoja, joiden tavoitteena on estää ongelmien, vaaratilanteiden tai onnettomuuksien syntyä ennen kuin ne ehtivät tapahtua. Ennalta estävää työtä on esimerkiksi riskien arviointi, tiedottaminen, koulutustoiminta, turvallisuusohjeiden laatiminen ja valvonta. Ennalta estävän työn tavoitteena on luoda turvallisempi ympäristö ja vähentää vahinkojen, onnettomuuksien tai rikosten mahdollisuutta ennen niiden toteutumista.

Tämän opinnäytetyön päällimmäisin tarkoitus on kehittää viranomaisten ennalta estävää työtä veneilyturvallisuuden edistämiseksi. Työssä toteutetut hankkeet on tehty viranomaisten yhtenäisemmän viestinnän tehostamiseksi, veneilijöiden turvallisuustietoisuuden parantamiseksi ja erilaisten uusien yhteisten tiedotustapojen löytämiseksi. Opinnäytteen tavoitteena on viedä ennalta estävää työtä tietojohtoisempaan suuntaan ja antaa työkaluja tehokkaampaan ja suunnatumpaan turvallisuustiedon jakamiseen.

## 6 Kehittämishankkeet

Tämä opinnäytetyö koostuu useammasta hankkeesta, jotka linkittyvät luontevasti toisiinsa yhdeksi kokonaisuudeksi. Kokonaisuudessaan tähän portfoliomuotoiseen opinnäytteeseen liittyy kaksi messutapahtumaa, kaksi päätoimitettua lehteä (Liite 5 ja Liite 6), Yksi ammatillinen artikkeli (Jahnsson, 2024, 35-43) sekä yhden vuoden ajalta dokumentoitu sosiaalisen median päivittäminen ja kehittäminen (Liite 2). Tätä portfoliota varten on tehty taulukkomuotoinen tapahtumaloki (Liite 1) kaikkien hankkeiden toteutusajankalusta. Tapahtumalokin tarkoituksena on luoda ymmärrystä eri hankkeiden toteutuksesta ja siitä, miten hankkeet linkittyvät toisiinsa.

Tämän portfolion eri osatehtävissä yhteisenä teemana on pitkäjänteisen käytännön tutustumisen ja edellä mainittujen hankkeiden kautta pohtia viranomaisten yhteistoimintaa veneilyturvallisuuden ja siihen liittyvän viranomaisvalvonnan sekä ennalta estävän viestinnän toimintatapojen kautta. Havaintojen perusteella on ollut pyrkimys herättää keskustelua ja pyrkiä kehittämään toimintaa tietojohtoisesti tehokkaampaan suuntaan. Lisäksi opinnäytteen pitkän ajallisen keston myötä yksi tärkeä tavoite on ollut luoda verkostoja sekä tuoda kontakteja yhteen ja osaltaan koordinoita ennalta estävän toiminnan kehittämistä.

Kaikki tässä portfoliossa toteutuneet hankkeet kohdistuvat osaltaan samaan kehittämiskohteeseen. Kehittämistyössä pyrittiin kartoittamaan merellisen viranomaisyhteistyön ulottuvuuksia hakeutumalla Helsingin venepoliisiin työkierrolle. Työkierron aikana pyrittiin aktiivisesti keskustelemaan alan ammattilaisten kanssa ja löytämään mahdollisia hankkeita ja kehityskohteita merelliseen viranomaistoimintaan liittyen.

Kehittämistyön ensimmäinen osahankkeen myötä ryhdyttiin suunnittelemaan venemessuja 2024, ja sitä kautta keskustelemaan viranomaisten viestinnän yhteistyöstä ja perinteistä. Päätettiin herättää aiemmin lakkautettu Veneilyturvallisuus -lehti henkiin (Liite 5), ja lehteen päätettiin kirjoittaa ammatillinen artikkeli yhtenä tämän kehittämistyön osahankkeena. Tarve vesiliikennelakiin liittyvään kriittiseen pohdintaan ja tulkintoihin nousi esiin keskusteluissa Helsingin venepoliisin ja Suomenlahden merivartioston henkilöstön kanssa. Näiden havaintojen takia päätettiin kirjoittaa ammatillinen artikkeli vesiliikennelakiuudistuksesta.

Venemessujen myötä heräsi myös pohdinta veneilyturvallisuuteen liittyvän viestinnän ja ennalta estävän työn kehittämistarpeista, minkä takia vuoden 2024 aikana tutustuttiin sosiaalisen median mahdollisuuksiin, muun muassa ottamalla Helsingin venepoliisin Instagram tilin hallintaan, ja opiskelemalla sosiaalisen median toimintatapoja ja mahdollisuuksia.

Jotta vuosien 2023-2024 aikana toteutuneiden hankkeiden myötä saadut kokemukset, opit ja ajatukset saatiin testattua käytännössä, päätettiin toistaa hankkeisiin osallistumisen myös vuoden 2025 venemessujen osalta. Syksyllä 2024 osallistuttiin jälleen viranomaisten venemessujen suunnitteluun, toimin päätoimittajana veneilyturvallisuus 2025-lehdessä (Liite 6), suunniteltiin messuihin liittyvä somekampanja yhdessä muiden sidosryhmien kanssa ja toteutettiin messuilla kysely, jonka tarkoituksena oli saada tietoa veneilevien ihmisten median ja sosiaalisen median käytöstä. Tässä yhteydessä hyödynnettiin palvelumuotoilun prosessin käsikirjan (Alhonen & Iloranta, 2021) oppeja, minkä ansiosta saatiin kehitettyä messujen suunnitteluprosessia tehokkaammaksi.

## 6.1 Venemessut

Venemessut on vuosittain Helsingin Messukeskuksessa järjestettävä messutapahtuma. Helsingin Venemessut on pohjoismaiden suurin veneilytapahtuma, ja siellä käy kymmeniä tuhansia veneilijöitä vuosittain. Vuonna 2024 Vene 24 Båt messuihin osallistui 314 yritystä ja kävijöitä oli 57142. (Messukeskus 2024.)

Poliisi on osallistunut messuille vuosittain niin kauan, kuin messuja on nykymuodossaan järjestetty. Vuonna 2025 Poliisi ja Rajavartiolaitos on ollut mukana messuilla jo 50 vuotta peräjäkeen. (Suomen tietotoimisto 2015.)

Kirjoitin Helsingin Liikennepoliisimieskerhon lehteen artikkelin (Liite 4) Poliisin osallistumisesta venemessuille 2024, messuihin liittyvistä järjestelyistä sekä venemessujen historiasta. Artikkelissa avaan tässä opinnäytteessä käsiteltävien muidenkin hankkeiden syntyä, ja sitä miten ne liittyvät toisiinsa.

### 6.1.1 Venemessut 2024

Vene 24 Båt -messujen valmistelu viranomaisten osaston osalta alkoi Suomenlinnassa 22.8.2023 järjestetyssä aloituspalaverissa. Alun perin osastolle kysyttiin mukaan Poliisia, Rajavartiolaitosta, Tullia, Traficomia, Väylävirastoa, Ilmatieteenlaitosta ja Helsingin Pelastuslaitosta. Lopulta yhteiseen osastoon päätyi mukaan Poliisi, Rajavartiolaitos, Väylävirasto sekä Traficom.

Viranomaisten yhteisen osaston suunnittelun työryhmän vetovastuu on perinteisesti vaihdellut noin parin vuoden sykleissä viranomaiselta toiselle. Kokouksessa selvisi, että kahdet edelliset messut vetovastuussa oli ollut Helsingin Poliisilaitos, joten vuoden 2024 messujen osalta

vetovastuu siirtyi Poliisilta Väylävirastolle vuosiksi 2024-2025. Työryhmässä vetovastuussa oleva viranomaisen järjestää suunnittelupalaverit, sekä toimii yhteyshenkilönä messukeskuksen suuntaan sekä osaston rakentamisesta vastaavaan yritykseen. Syksyllä 2023 edessä oli kilpailutus osaston suunnittelu- ja rakennustöistä, koska edellinen kilpailutus oli mennyt vanhaksi. Kilpailutukseen osallistui lopulta vain yksi yritys, mikä valittiin toteuttamaan messuosaston suunnittelu ja rakentaminen. Kilpailutus koski vuoden 2024 messuja, ja siinä oli optio vuodelle 2025 mikäli viranomaiset päättävät osallistua myös tuolloin. Syksyllä 2023 viranomaisten suunnitteluryhmä piti useita palavereita ensin kilpailutuksen johdosta, ja sittemmin osaston suunnittelun ja toteutuksen johdosta. Suunnittelupalavereja järjestettiin loppuvuodesta 2023 yhteensä viisi, ja tammikuussa 2024 yksi. Sähköpostiviestejä vaihdoimme useita kymmeniä suunnittelukokonaisuuteen liittyen. Suunnittelupalavereissa suunniteltiin osaston graafinen ilme ja osaston rakennekokonaisuus ja perinteisesti messuosastolle on pyritty tuomaan joku vesikulkuneuvo vetonaulaksi. Vuonna 2023 vetonaulana oli Merivartioston ilmatyynyalus, vuodelle 2024 suunniteltiin vetonaulaksi Poliisin vesijetti.

Messujen toteutuksessa yhden haasteen toi myös Helsingin Poliisilaitoksen tiukentunut budjetti. Ensimmäisen palaverin jälkeen, kun olin tekemässä hankintaesitystä tulevan venemessutapahtuman kustannusten osalta, alkoi pohdinta siitä että onko tarkoituksenmukaista että Helsingin poliisilaitos vastaa yksin valtakunnallisen messutapahtuman kustannuksista Poliisin osalta. Koska pohdinta alkoi sen verran myöhäisessä vaiheessa, että eri yksiköiden budjetit oli pitkälti jo lyöty lukkoon seuraavalle keväälle, oli käytännössä mahdotonta saada muita Poliisihallinnon toimijoita enää mukaan jakamaan kustannuksia tulevaan tapahtumaan. Tein hankintaesitykseen ehdollisen lauselman, missä lupasin käynnistää vuoden 2025 venemessujen osalta keskustelun Poliisiammattikorkeakoulun ja Poliisihallituksen osallistumisesta jatkossa messujen järjestelyihin ja kustannuksiin, mikäli Helsingin Poliisilaitos vastaisi vielä vuoden 2024 toteutuksesta. Hankintaesitykseni hyväksyttiin Helsingin Poliisilaitoksessa, ja messujen suunnittelua päästiin jatkamaan suunnitelman mukaisesti.

Vene24Båt messut toteutuivat suunnitellun mukaisesti 9-18.2.2024. Poliisin osalta messujen esittelystä vastasi Helsingin venepoliisin henkilöstö. Messuosastolla oli mukana Poliisin lisäksi rajavartiolaitos, Traficom ja Väylävirasto. Viranomaisten messuosastolla oli vetonaulana Poliisin vesijetti.



Kuva 1 Venemessut 2024, (Tatu Jahnsson)

### 6.1.2 Venemessut 2025

Venemessujen 2024 päätyttyä, olin sovittu mukaisesti yhteydessä Poliisihallitukseen ja Poliisiammattikorkeakouluun. Esittelin Poliisin messuille osallistumisen tärkeyttä veneilyturvallisuuden ennalta estävän vaikuttamisen kannalta. Kerroin venemessutapahtuman historiasta, sekä Poliisin ja muiden viranomaisten osuuksista tapahtuman historiassa. Kerroin myös Helsingin poliisilaitoksessa edellisenä syksynä heränneestä keskustelusta vastuun ja kustannusten jakamiseksi. Poliisihallitus ja Poliisiammattikorkeakoulu ilmoitti osallistuvansa tapahtuman kustannuksiin ja Poliisiammattikorkeakoululta ilmoitettiin että he haluavat lähettää rekrytointitiiminsä mukaan messuille.

Vene 25 Båt -messujen osalta suunnittelun toteutus oli hieman kevyempi projekti kuin vuonna 2024. Päätimme venemessutyöryhmän aloituspalaverissa 2.9.2024, että hoidamme säästöyistä toteutuksen pitkälti samalla sapluunalla kuin vuonna 2024. Messuosaston suunnittelusta ja 2025 messuosaston toteutuksesta vastasi sama yritys kuin vuonna 2024, ja siten osa edellisestä vuonna hankituista rakennemateriaaleista oli jo valmiiksi olemassa, mikä pienensi kustannuksia oleellisesti. Suunnittelupalavereja pidimme syksyn 2024 aikana neljä kappaletta. Sähköposteja vaihdoimme jälleen kymmenittäin.

Oleellisimpia uudistuksia viranomaisten messuosastolle tuli vetonaulaksi valittu rajavartiolaitoksen nopea vene, Poliisiammattikorkeakoulun oma ständi jälkimmäisen viikonlopun ajaksi sekä veneilyturvallisuuskysely, joka toteutettiin näkyvästi omalla pöytätasollaan keskeisellä paikalla osastolla.



Kuva 2 Venemessut 2025, (Tatu Jahnsso)

## 6.2 Veneilyturvallisuus -lehti

Tätä opinnäytetyötä varten pyysin veneilyturvallisuuslehden entistä päätoimittajaa evp ylikomisario Jussi-Pekka Lämsää, joka on toiminut myös Helsingin Päälylystökerhon puheenjohtajana, kertomaan lyhyesti lehden syntyvaiheista. Lämsän kertoman mukaan veneilyturvallisuuslehti on perinteinen viranomaisten venemessuosastolle jaettavaksi tehty julkaisu. Lehteen on perinteisesti kerätty eri viranomaisten ja sidosryhmien tarjoamia artikkeleita ajankohtaisista veneilyyn, turvallisuuteen ja viranomaistoimintaan liittyvistä asioista. Veneilyturvallisuuslehti on tietääkseni ainoa moniviranomaisyhteistyönä kasattu julkaisu liittyen veneilyyn ja erityisesti veneilyturvallisuuteen. Lämsän mukaan Helsingin Poliisipäälylystökerho ry hoiti lehden toimittamista vuodesta 1990 alkaen, mutta viime vuosikymmenen vaihteessa Covid-pandemia laittoi messut jäähylle, ja samoihin aikoihin Helsingin Poliisipäälylystökerhon toiminta hyytyi, ja kerhon toiminta lakkautettiin lopulta kokonaan.

Opinnäytetyön kannalta lehden henkiin herättäminen oli menetelmältään selvästi kehittämisteemainen hanke, jonka tarkoituksena on tuottaa viranomaisille kanava viestiä ajankohtaisia veneilyturvallisuuteen liittyviä asioita. Lehti ei ole kertaluontoinen tuote, vaan ajatuksena on

jatkaa ja kehittää lehteä tulevaisuutta ajatellen mahdollisimman laadukkaaksi ja tunnetuksi julkaisuksi. Tämän hankkeen tarkoituksena on ollut tuottaa ymmärrystä siitä, miten fyysistä lehteä tänä päivänä on mahdollista tuottaa ja markkinoida kohdeyleisölle.



Kuva 3 Veneilyturvallisuuslehdet 2024 ja 2025, (Tatu Jahnsson)

### 6.2.1 Veneilyturvallisuus 2024 -lehti

Kun elokuussa 2023 pidettiin ensimmäinen venemessuja 2024 koskeva yhteistyökokous Helsingin Poliisilaitoksen, Suomenlahden merivartioston, Väyläviraston sekä Traficomien kesken, tuli kokouksessa puheeksi, että kyseistä julkaisua oli edellisillä venemessuilla kovasti kyselty messuvieraiden toimesta. Monelta messuilla käyneeltä veneilijältä oli tullut viestiä, että veneilykauden avaukseen kuuluu olennaisena osana venemessut ja viranomaisten osastolla käynti. Lisäksi messukävijöiltä oli muiden viranomaisten kertoman mukaan tullut viestiä, että veneilyturvallisuuslehden nouto ja omaan veneeseen kesälukemiseksi toimittaminen on ollut heille tärkeä osa veneilykauteen valmistautumista. Useampi veneilijä oli kertonut, että veneilyturvallisuuslehteä on pidetty yhtenä olennaisena kausivarusteena, kun venettä on varusteltu tulevaa kesää varten.

Tämän lyhyen keskustelun johdosta ehdotin, että pyritään herättämään veneilyturvallisuuslehti henkiin. Kuulun Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry:n hallitukseen ja tiedustelin

muulta hallitukselta, että voisiko kerholla olla intressejä toimia veneilyturvallisuus -lehden julkaisijana. Helsingin Liikennepoliisimieskerholta tuli hyväksyntä ajatukselle, joten seuraavaksi keräsin vuoden 2019 lehdestä artikkeleita kirjoittaneiden henkilöiden nimiä ylös ja lähettelin sähköpostina tiedusteluja muun muassa Rajavartiolaitoksen, Tullin, Ilmatieteenlaitoksen, Traficom, Meripelastusseuran, Väyläviraston, Helsingin Pelastuslaitoksen sekä Meriturvan henkilöstölle. Tiedustelin heiltä kiinnostusta lehden henkiin herättämiseen ja artikkeleiden kirjoittamiseen. Yhteistyötahoilta tuli todella kannustavaa ja innostunutta palautetta, joten seuraavaksi olin yhteydessä lehteä aiemminkin kustantaneeseen tahoon ja kysyin, olisiko heillä kiinnostusta jatkaa yhteistyötä kyseisen julkaisun parissa. Myös kustantaja oli välittömästi mukana, joten lehden henkiin herättäminen oli päätetty.

Huomasin nopeasti kasaavani varsin arvostettua ja laadukasta julkaisua. Ilman minkäänlaista kokemusta lehden toimittamisesta, tai artikkeleiden kirjoittamisesta, ryhdyin lehden päätoimittajaksi. Veneilyturvallisuuslehden artikkeleiden kirjoittajat ovat viranomaisia, ja alansa asiantuntijoita. Suurta pelkoa artikkeleiden epäasianmukaisuudesta ei siis lähtökohtaisesti ollut. Päätin silti selvittää, että mitä lehden päätoimittajan tai vastaavan toimittajan tehtäviin ja vastuualueisiin kuuluu. Tässä tapauksessa, kun julkaisu perustuu eri viranomaisten tai sidosryhmien kirjoittamiin veneilyteemaisiin artikkeleihin, niin ei ollut myöskään suurta pelkoa siitä, että vastaan tulisi journalistin ohjeiden vastaisuutta, tai että joutuisin päätoimittajana pohtimaan yksityisyyden suojaa koskevia rajoituksia tai muita lainvastaisuuksia artikkeleissa. Päätoimittaja sananvapauslain mukaisesti päättää julkaisun sisällöstä, ja vastaa siitä, että julkaisu ei riko journalistisia sääntöjä (journalistin ohjeet, 2014), joten kävin jokaisen artikkelin huolellisesti läpi. Lisäksi varmistin jokaiselta organisaatiolta, että jutut ovat organisaatioiden hyväksynnällä kirjoitettuja, ja että esimerkiksi logojen käyttöön julkaisussa on saatu lupa.

Veneilyturvallisuus 2024 -lehden (liite 5) tuli yhteensä 11 artikkelia sekä pääkirjoitus. Artikkeleita kirjoittivat alansa ammattilaiset Poliisista, Rajavartiolaitokselta, Traficomilta, Tullista, Väylävirastosta, Ilmatieteenlaitokselta, Meripelastusseurasta sekä Meriturvan koulutuskeskuksesta. Kyseiseen lehteen en erikseen vielä osannut ehdottaa tai linjata aiheita, tai miettiä sen enempää juttukokonaisuuksia, vaan jokainen viranomainen itsenäisesti tarjosi artikkeleita omien ajankohtaisten intressiensä mukaan. Itselläni meni iso osa keskittymisestä omaan pidempään ammatilliseen artikkeliin, mistä kerron tarkemmin myöhemmin tässä raportissa. Lopulta tarjotuista artikkeleista pystyi kuitenkin kasaamaan ehjän kokonaisuuden, missä lähdettiin meripelastusteemalla liikkeelle, siirryttiin sujuvasti tullausasioiden kautta merikarttaudistuksiin, ja siitä huviveneilijöille tärkeisiin lakipykäliin.

Veneilyturvallisuus 2024 -lehteä (Liite 5) painettiin yhteensä 8000 kappaletta, joista vajaa puolet jaettiin venemessuilla. Loput jaettiin messujen päätteeksi viranomaisten ja sidosryhmien kesken edelleen muissa tapahtumissa jaettavaksi. Lehti sai niin kustantajalta,

yhteistyökumppaneilta kuin lukijoiltakin erinomaisen hyvää palautetta lehden artikkeleista sekä tyylikkäästä ulkoasusta.

### 6.2.2 Veneilyturvallisuus 2025-lehti

Veneilyturvallisuus 2025 -lehteä (liite 6) suunniteltaessa osasin edellisvuodesta oppineena jo lähteä suunnittelemaan lehden kokonaisuutta etukäteen. Edellisvuoden projektista oppineena, otin syksyllä 2024 venemessujen suunnittelun yhteydessä sidosryhmien kanssa puheeksi, että voisimme miettiä minkälaisia ajankohtaisia ja yhteisiä aiheita meillä olisi tarvetta nostaa esille tulevassa lehdessä. Vuoden 2024 projektista opittuja kehityskohteita oli artikkeleiden aiheiden tarkempi ennakkosuunnittelu. Myös artikkeleiden, lehden taiton ja painon lähettämisen aikataulutuksen parempi ymmärrys helpotti suunnittelemaan ajan käyttöä ja asettamaan aikamääreitä, milloin jutut tulisi saada tarkastettavaksi. Kaiken kaikkiaan suunnitteluprosessissa tapahtui kehitystä jo yhdessä vuodessa, kun oli kertaalleen kahlannut prosessin läpi.

Uutena nostona lehteen tuli Ukrainan sodan, ja sen myötä kasvaneen Venäjän hybridi-vaikutuksen myötä ajankohtaiseksi noussut maailmanlaajuisen paikannusjärjestelmän (Global Positioning System, lyh. GPS) -häiriöiden määrän kasvu, ja sen vaikutus vesillä liikkujiin. Traficom ja Rajavartiolaitos työstivät yhdessä artikkeleita GPS-häiriöistä, omista näkökulmistaan tarkasteltuna. Lisäksi lehteen tuli luonnollista jatkumoa aikaisemmissakin lehdissä mukana olleeseen karttaudistuksiin, sekä perinteisiä meripelastusteemaisia ja poliisitoimintaan liittyviä artikkeleita. Olin itse kirjoittanut Helsingin Liikennepoliisimieskerhon omaan julkaisuun artikkelin PTR-viranomaisten yhteisesti meripelastusharjoituksesta Meriturvassa keväällä 2024. Muokkasin artikkelia hieman Veneilyturvallisuuslehteen sopivammaksi, ja juttu julkaistiin ”uudelleenjulkaisuna” lehdessä.

Loppukesästä 2024 veneilyturvallisuus lehden lukija minuun otti yhteyttä ja kysyi, saisiko hän kirjoittaa lehteen turvallisesta perheveneilystä artikkelin. Yhteydenottaja oli Veneilemään ry:n toimihenkilö, joka pyysi saada kirjoittaa artikkelin veneilyturvallisuuslehteen turvallisesta perheveneilystä. Hän kertoi pitäneensä lehdestä sekä sen arvoista, ja halusi tarjota pannaan veneilyturvallisuuden edistämiseksi. Koska lehti on lähtökohtaisesti viranomaisten artikkeleihin pohjautuva julkaisu, keskustelin muiden yhteistyökumppaneiden kanssa asiasta, teimme tarkan rajauksen siitä, että artikkeli ei voisi olla yhdistyksen tai yrityksen toimintaa mainostava, ja että sen muutenkin tulisi olla veneilyturvallisuuslehden teemaan ja ajatukseen tarkoituksenmukainen. Tämän jälkeen kävimme pelisäännöt ja rajaukset tarkkaan läpi veneilemään ry:n edustajan kanssa, ja hän lupasi tehdä jutusta arvojamme kunnioittavan ja tarkoituksenmukaisen. Artikkelista tuli erittäin toimiva ja käytännönläheinen, ja se sopi onnistuneesti muita teemoja alustavaksi artikkeliksi lehteen.

Veneilyturvallisuus 2025-lehti oli mielestäni onnistuneempi ja ehjempi julkaisu verrattuna Veneilyturvallisuus 2024-lehteen. Vaikka sekin oli omasta mielestäni jo yllättävänkin onnistunut ensimmäiseksi julkaisuksi. Mutta selvästi prosessin ja julkaisun reflektointi, saadut palautteet ja yhteistyökumppaneiden kanssa yhdessä läpi käydyt keskustelut mahdollistivat prosessien ja ideoiden edelleen kehittämisen, minkä takia uutta julkaisua oli huomattavasti helpompi lähteä ideoimaan. Tulevaisuutta ajatellen kysimme venemessuilla järjestetyssä veneilyturvallisuuskyselyssä (Liite 3) lukijoilta tarkempaa palautetta lehden kehittämiskohteista.

### 6.3 Ammatillinen artikkeli

Pohdiskelin opinnäytetyön alkuvaiheessa, että tekisin itse opinnäytteenä ammatillisen artikkelin. Tulin kuitenkin siihen tulokseen, että se on tässä teemassa liian haastava toteuttaa. Ammatillisen artikkelin kirjoittaminen jäi pyörimään mieleeni mielenkiintoisena projektina, joten päätin lopulta toteuttaa tämän projektin yhtenä osana opinnäytettäni. Alun perin olin miettinyt opinnäytetyöni aiheeksi vesiliikennelakiuudistuksen analysointia, ja uudistuksiin liittyvien tulkintaongelmien pohdintaa. Tutustuttuani aiheeseen, ja keskusteltuani Poliisihallituksen Poliisitarkastajan kanssa aihealueesta, päätin, että kokonaiseen opinnäytetyöhön en tuosta aiheesta saa tarpeeksi sisältöä. Aihe ei ole myöskään sen kaltainen, että se olisi mahdollista saada vaaditun kaltaiseen julkaisuun toteutettua. Ammatillisen artikkelin aiheesta päätin kuitenkin kirjoittaa osana opinnäytetyötäni.

Päädyin syventymään vesiliikennelakiuudistukseen hieman tarkemmin. Tutustuin vesiliikennelain valmisteluasiakirjoihin, niihin liittyviin lausuntoihin sekä valiokuntien mietintöihin. Kirjoitin näitä lakipykäliden taustoja avaavan artikkelin otsikolla: ”Pykälä pintaa syvemältä - Sukellus vesiliikennelakiuudistuksen taustoihin”. Artikkelin julkaistiin osana Veneilyturvallisuus 2024 -lehteä. Artikkelin päällimmäisenä tavoitteena oli avata lakiuudistusta tavalliselle veneilijälle mahdollisimman ymmärrettävään muotoon. Pyrin artikkelissa taustoittamaan uudistuksen tarpeita, selittämään selkokielisesti mitä uudistus on tuonut tullessaan, ja miksi. Esimerkien kautta artikkelissa selitetään tärkeimpiä huviveneilijöitä koskevia sääntöjä, ja kerrotaan mitä esimerkiksi uudistunut päällikkösääntely, tai vuokraveneisiin ja vuokrattaviin veneisiin kohdistuvat uudistukset käytännön tasolla tarkoittaa.



Kuva 4 Artikkelin: Pykälää pintaa syvemmältä (veneilyturvallisuus 2024, Jahnsson)

Tatu Jahnsson, Ylijohtaja Helsingin Poliisilaitos  
Tatu Jahnsson

## POLIISI

# Pykälää pintaa syvemmältä

## Sukellus vesiliikennelakiuudistuksen taustoihin

Julkaisen tämän artikkelin osana turvallisuusjohtamisen ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon (YAMK) opinnäytetyötäni, jota paraikaa suoritan Laurea ammattikorkeakoulussa. Artikkele on kirjoitettu yhteistyössä Helsingin Venepoliisin ja Poliisihallituksen kanssa. Pyrin tässä artikkelissa kuitenkin häivyttämään omaa virkamiesmäistä katselukulmaani, ja tarkastelemaan asioita hieman kriittisemmästä ja tutkimuksellisemmasta näkökulmasta. Pyrin antamaan asiaperusteisia vastauksia joihinkin tulkintoihin, mutta mukana on myös omaa pohdintaa ja arveluja lainsäätäjien tarkoitusperistä.



Vesiliikennelaki uudistui 1.6.2020 Vesiliikennelakiuudistuksesta tiedotettiin ja kirjoitettiin paljon ennen ja jälkeen uudistuksen. Pidän lausuntojen keskustelua siitä edelleen tärkeänä, koska vesillä liikkuu paljon veneilijöitä, jolle vesiliikennelain uudistukset tulevat edelleen uutena tietona. Trafcom julkaisi kesäkuussa 2020 Tietouskuukausi Oyn toteuttaman veneilyturvallisuus tutkimusraportin (8), minkä mukaan 82 % vastaajista ei ollut alkuvuodesta 2020 vielä kuulutkaan vesiliikennelain tulevat muutokset. Tilanne on varmasti muuttunut pumppaan, mutta epätietoisuutta edelleen on.

Tässä artikkelissa palaatan lukijoille mieleen, että mitä vesiliikennelakiuudistus toi käytännössä tuolla huomioitavaa tavalliselle huviveneilijälle. Käyn lyhyesti läpi myös muita uudistuksia, mikä eivät välttämättä koske suoraan huvi-veneilijöitä, mutta mikä ovat oleellisia muutoksia mennessään lakikokousuuteen. Pureudun myös hieman pintaa syvemmälle syihin, joiden takia vesiliikennelakia lähdettiin uudistamaan.

Koska laki ei aina anna suoraan vastauksia kaikkiin kysymyksiin, vaan uutta lakia tulkittaessa joudutaan nojaamaan paikoin lain valmistelun teksteihin, avaan tässä artikkelissa hieman lakiesityksessä käsiteltyjä pohdintoja, mitkä näkyvät lopullisessa laissa. Pohdiskelen tietyt valmisteluhaasteita ja arvuutelen mahdollisia syitä niiden taustalla. Tulen viittaamaan tässä tekstissä useasti Hallituksen esityksen uudeksi vesiliikennelakiin ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 197/2018 vp).

### Miksi lakia uudistettiin

Hallituksen esityksessä (HE 197/2018 vp) esitettiin säädettäväksi uusi vesiliikennelaki. Edellinen vesiliikennelaki ja vesikuluneuvojen rekisteröinnistä annettu laki kumoettiin. Lisäksi lakiuudistus toi muutoksia mm. aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettuun lakiin, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin, laivavarustelakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin, rikoslakiin, sekä sakan ja rikosakon määräämisestä annettuun lakiin.

Eli vaikka lakiuudistuksen käytännön vaikutukset huviveneilijöihin oli melko vähäiset, voi jokainen tästä aluksesta ymmärtää, että lakiuudistus oli lopulta melko mittava työ ja siihen oli todellinen tarve. Samaan aikaan uudistettiin myös tieliikennelaki (7), millä oli osittain vaikutuksia myös vesiliikennelain uudistukseen. Uudistuksen tavoitteena oli esityksen mukaan vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajankohdittaminen, viranomaisten tehtävien ja roolien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen. Tavoitteena oli vesiliikenteen liikennesääntöjen ajankohdittaminen ja kokoaminen yhteen lakiin. Erityisesti huviveneen päällikkyyden sääntely, vuokraveneiden osalta uusina asioina tuli uuden huviveneen päällikkyyden sääntely, vuokraveneiden sääntely sekä sanktiojärjestelmän ajankohdittaminen, eli liikennevirhemaksun käyttöönotto. Tässä artikkelissa keskityn erityisesti huviveneen päällikkyyteen.

Lisäksi esityksessä pyrittiin kokoamaan yhteen vesiväylien merkittämiseen, turvallisuuden ohjaamiseen sekä vesiliikenteen alueellisiin ja vesikuluneuvooppelisiin liittyvää sääntelyä. Jan Nyholm on käsitellyt näitä uudistuksia kattavasti Merikapteenin YAMK-opinnäytetyössään (10), joten en keskity niihin tässä tekstissä sen enempää.

### Suomi venetiheimpiä maita maailmassa

Suomi on asukasluvun suhteutettuna yksi maailman venetiheimpiä maita. Tarkkaa kokonaismäärää vesikuluneuvoista on vaikea tehdä, koska rekisteröintivelvoite koskee vain yli 5,5 metristä purjeella tai moottorilla varustettuja vesikuluneuvoja, sekä kaikkia vesikuluneuvoja, joiden moottoriteho on vähintään 15kw. Rekisteröityjä vesikuluneuvoja Suomessa on vajaa 250 000 kappaletta (231 599 vuonna 2021). Karkeasti arvioituna vesikuluneuvoja on Suomessa noin 1,3 miljoonaa. Kun laskee tähän päälle vuokrattavien veneiden ja vesijetien kasvavan määrän ja tuotannon, voidaan arvioida, että vähintään joka neljäs suomalainen voidaan laskea vesillä liikkujaksi.

Vuonna 2017 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi teetti kattavan tutkimuksen veneilyn tilasta Suomessa vuonna 2016. Kyseisen tutkimuksen arvion mukaan Suomessa oli tuolloin kokonaismääränsä noin 1 157 500 vesikuluneuvoa. Merenkulkulaitos on arvioinut aiemmin tutkimuksessaan 2004, että tuolloin luku oli noin 737 500 vesikuluneuvoa (12). Eli veneen päällikkyyteen.

#### 6.4 Poliisin viestintä ja sosiaalinen media

Poliisilain (872/2011) ensimmäisessä pykälässä määritellään, että Poliisin tehtäviin kuuluu oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, kansallisen turvallisuuden suojaaminen, yleisen järjestyksen ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen sekä syyteharkintaan laittaminen.

Poliisin viestintä on operatiivisen toiminnan, -tehtävien sekä esitutkinnan osalta tarkkaan säädeltyä esitutkintalain 11-luvun 7§:ssä (Esitutkintalaki 805/2011), ja viestintävastuu on lähes aina päällystöön kuuluvan yleisjohtajan, tai tutkinnanjohtajan vastuulla. Kuten Poliisilain (872/2011) ensimmäisessä pykälässäkin mainitaan, niin rikosten ennalta estäminen on olennaisen tärkeä osa viranmaisten työtä. Ennalta estävä viestintä on yksi tärkeä osa-alue rikosten ennalta estämisessä, ja sosiaalinen media on tänä päivänä merkittävä osa Poliisin ennalta estävää työtä. Viestintä tukee ihmisten turvallisuuden tunnetta ja luottamusta viranomaisiin. Erityisenä tavoitteena on ehkäistä rikoksia, häiriöitä ja onnettomuuksia ennalta. (POL-2019-71117.)

Osana Venemessujen 2024 markkinointia, otin haltuuni Helsingin Venepoliisin Instagram-tilin tunnukset, ja sain luvan alkaa päivittämään julkaisuja kyseiselle alustalle. Keskustelin ja otin mallia sosiaalisen median ammattilaisilta, kuten sosiaalisessa mediassa nimimerkkiä konstaapeli Kopra käyttävältä Helsingin poliisilaitoksen vanhemmalta konstaapeli Antti Kopralta, sekä suosittua Lääkäri Atte -tiliä julkaisevalta Atte Virolaiselta. Kopralta ja Virolaiselta sain muun muassa neuvon, että jos sosiaalisessa mediassa haluaa kasvattaa ja ylläpitää näkyvyyttä, tulisi päivityksiä tehdä tasaisella tahdilla ja riittävän usein. Lisäksi liittämällä yhteistyötahojen tilejä omiin julkaisuihin, ja toisin päin, näkyvyyttä pystyy laajentamaan. Vuoden 2024 aikana päivitin Helsingin Venepoliisin Instagram-tilille yhteensä 32 pysyvää julkaisua, sekä lukuisia lyhyempiä tarinoita ja muiden julkaisujen jakoja. Julkaisin tarinoissa myös muiden viranomaisten ja sidosryhmien veneilyturvallisuuteen liittyviä päivityksiä. Vuoden 2024 aikana venepoliisin Instagram tili sai lisää näkyvyyttä (Liite 2). Lisääntyneen näkyvyyden myötä päädyin muun muassa MTV3 haastatteluun juhannuksena 2024. MTV3:n haastattelun tehneen toimittajan Sanna Ketolan kanssa toteutimme somessa yhteisten julkaisujen jakamista juhannuksen aikaan. Myöhemmin kesällä 2024 Ketola kävi tekemässä uuden jutun venepoliisin toiminnasta MTV3:n rikospaikka ohjelmaan ja teimme jälleen yhteistyössä sosiaalisen median julkaisujen jaoissa. Instagramin analyysin tiedoista pystyy toteamaan, että suurimman näkyvyyden julkaisuista saivat ne mitkä oli jaettu yhdessä jonkun toisen suositun alustan kanssa.

Kun aloitin tammikuussa 2024 päivittämään Helsingin venepoliisin Instagramia, kyseisellä tilillä oli aikaisempien vuosien jäljiltä 1750 seuraajaa. Melko tasan vuotta myöhemmin 16.1.2025 kyseisellä tilillä on 2127 seuraajaa. Tekemäni työn kautta venepoliisin Instagram sai lisää näkyvyyttä. Tätä kirjoittaessani (10.7.2025) tilillä on seuraajia 2315, joten kasvua on tullut edelleen. Julkaisut tavoittivat keskimäärin 2000-3000 katselua ja tarinat keskimäärin joitakin satoja näyttökertoja per tarina. Parhaimmillaan onnistuneet yksittäiset julkaisut saavuttivat yli 10000 katselijaa, ja esimerkiksi Suomen Poliisi -tilin kanssa yhdessä julkaistu kuva tavoitti yli 30000 katselijaa. (Helsingin venepoliisin Instagram, 2025) Tällä hetkellä Helsingin Venepoliisi tavoittaa kuukausittain kymmeniä tuhansia käyttäjiä ja katselukertoja on ollut parhaimmillaan yli 100 000 per kuukausi.

Rajavartiolaitosta lukuun ottamatta viranomaisten merellinen osuus heidän kokonaisvastuualueestaan ja prioriteeteistään on melko pieni. Tämä näkyy osaltaan myös kyseisten viranomaisten merellisen tai veneilyturvallisuu-teen liittyvän viestinnän määrässä ja kohdentamisessa. Syksyllä 2024, kun suunniteltiin vene25båt -messujen viranomaisten osastoa, mukana suunnitteluryhmässä oli viestinnän ammattilaisia Rajavartiolaitokselta, Traficomilta sekä Väylävirastosta. Keskustelimme, että olisi järkevää pyrkiä yhteistyöhön myös sosiaalisessa mediassa tapahtuvassa viestinnässä. Kerroin kokemuksiani siitä, että miten suuri vaikutus julkaisujen näkyvyydellä on, jos julkaisun saajaettua useamman tilin kanssa yhdessä. Päätimme ottaa venemessujen 2025 markkinoinnissa sosiaalisen median aktiivisemmin käyttöön, ja teimme alustavan viestintäsuunnitelman mitä lähdimme toteuttamaan alkuvuodesta 2025. Valitettavasti jostain syystä eri viranomaisten sosiaalisen median tilien ylläpitäjät eivät näyttäneet toteuttavan täysin suunnitelmaa, joten tulokset tämän suunnitelman osalta jäivät vaisuiksi.

Poliisi on sosiaalisessa mediassa kasvattanut koko ajan profiiliaan viime vuosina. Poliisin some-tilit perustuvat somepoliiseihin, sekä Poliisilaitosten viestinnän ylläpitämiin organisaatioihin (Helsingin Poliisilaitoksen viestintä 2025). Helsingin venepoliisin oma Instagram-tili oli tästä syystä lakkautusuhan alla alkuvuodesta 2024. Saatuani luvan aktivoida tilin



kuvio 6 Huhtikuun 2025 katselut (Helsinginvenepoliisi Instagram, 2025)

toimintaa, ja perusteltuani sen tärkeyttä nimenomaan vesiliikenteen valvonnan ja veneilyturvallisuuden tiedostuskanavana sekä merellisen viranomaisyhteistyön työkaluna, sain luvan pitää tämän tilin voimissaan. Keskustelin keväällä 2025 Helsingin Poliisilaitoksen viestintäpäällikön kanssa venepoliisin sosiaalisen median tulevaisuudesta. Viestintäpäällikkö kertoi, että tulevaisuuden strategiassa venepoliisin Instagram-tilin kaltaiset omat tilit on suunniteltu lopetettavaksi. Viestintäpäällikkö kuitenkin totesi tilin toteutuksen sen verran laadukkaaksi, että mikäli se päädytään lopettamaan niin venepoliiseille annetaan tunnukset Helsingin Poliisilaitoksen viralliselle tilille. Venepoliisin sometoimintaa saadaan siinä tapauksessa jatkaa Helsingin Poliisilaitoksen tilin alaisuudessa (Helsingin Poliisilaitoksen viestintä 2025).

## 7 Kehittämistyön arviointi

Savonian opinnäytetyöoppaassa sosiaali- ja terveystieteiden opiskelijoille ja ohjaajille ohjeistetaan, että työelämälähtöisen kehittämistyön muodossa tehdyn opinnäytteen arviointi on mahdollista toteuttaa keräämällä palautetta tuotoksesta tai toiminnasta. (Turunen, Pekonen & Elo. 2025, 34.) Tässä työssä kehityspolun alkutilannetta kuvaa syksy 2023, kun opinnäytteen kehittämistavoite selkeni, ja aloitin kehittämistyöni osallistuvan havainnoinnin siirryttyäni työkierrolle Helsingin Venepoliisiin. Polku lähti muodostumaan liittyttyäni mukaan ensimmäiseen osahankkeeseen, eli viranomaisten venemessutyöryhmän jäseneksi. Tässä työryhmässä tehtyjen havaintojen, ja havaintojen myötä syntyneiden oivallusten myötä, kehitystyö jatkoi etenemistään oivallusten myötä syntyneiden uusien osahankkeiden käynnistymisellä. Alkuvaiheessa ei ollut yksilöityä suunnitelmaa kehittämistyön kokonaisuudesta, vaan aluksi oli tärkeintä luoda ymmärrys olemassa olevasta tilanteesta, ja tämän jälkeen löytää kehityskohteita ja lähteä etsimään työkaluja kehityskohteiden kehitystyöhön. Kehitystyö eteni sitä mukaa kun osallistuvan havainnoinnin kautta uusia kehitystarpeita ilmeni. Lopputulemana syntyi tässä raportissa esitelty kokonaisuus, missä koko projektin ajan fokus oli tiukasti alkuperäisissä kehittämistavoitteissa, eli veneilijöiden veneilyturvallisuuden tietoisuuden kasvattamisessa sekä merellisten viranomaisten yhteistyön kehittämisessä liittyen veneilyturvallisuudesta viestintään.

Jotta kehittämistyön loppusuoralla oli mahdollista tarkastella syntyneitä tuloksia, ja arvioida kehittämistyön saavutuksia, tein palautekyselyn työelämäkumppaneilleni. Työelämäkumppaneitani tässä työssä olivat viranomaisten yhteisen venemessutyöryhmän jäsenet Helsingin Venepoliisista, Rajavartiolaitselta, Traficomilta ja Väylävirastosta. Palautekysely toteutettiin Microsoft Forms alustalle tehdyllä sähköisellä kyselylomakkeella. Lomakkeella esitin kuusi avointa kysymystä, missä pyysin vastaajia kertomaan omin sanoin kunkin osahankkeen osalta arvion siitä, että miten kehittämistyö on vaikuttanut osahankkeen toteutukseen, viranomaisten yhteistyöhön veneilyturvallisuuteen liittyvän viestinnän osalta sekä mikä hankkeen merkitys on vastaajan mielestä ollut veneilijöiden tietoisuuteen veneilyturvallisuudesta. Lähetin

kyselyn kahdeksalle venemessutyöryhmän jäsenelle ja asetin palautekyselyyn määräajaksi perjantain 14.11.2025.

Määräaikaan mennessä palautteen antoi viisi työelämäkumppania. Avoimet vastaukset analysoitiin aineistolähtöisen kuvailevan laadullisen analyysin menetelmällä ja palautteista tehtiin kuvaileva kooste, jonka perusteella voidaan kuvailla tuotosten ja toiminnan tuloksellisuutta ja tulosten laatua. Kuvailevat koosteet palautteista kuvataan alla jokaisen kysymyksen osalta erikseen.

Kysymys 1. Venemessut 2024 - suunnittelutyöryhmän työskentelyn vaikutukset: Vastaajien mukaan kysyjän työpanos venemessujen suunnittelussa on ollut keskeinen erityisesti viranomaisyhteistyön vahvistamisessa ja viestinnän toteuttamisessa. Häntä kuvattiin sinnikkääksi, aktiiviseksi ja vastuulliseksi toimijaksi, joka on huolehtinut poliisin edustuksesta, sisäisestä koordinoinnista ja yhteistyöstä eri viranomaisten sekä messuosaston rakentajien kanssa. Useat vastaajat korostivat myös hänen merkittävää rooliaan sosiaalisen median viestinnässä ja turvallisuusteemojen esiin tuomisessa messuilla. Venemessuja pidettiin suurena ja tärkeänä kohtaamispaikkana, jossa viranomaisilla on mahdollisuus lisätä veneilijöiden turvallisuustietoisuutta livekohtaamisten ja selkeiden pääviestien avulla.

Kysymys 2. Veneilyturvallisuus 2024 -lehti - päätoimittajan työn vaikutukset: Aineiston perusteella lehden päätoimittajuus on lisännyt viranomaisten yhteistyötä ja laajentanut yhteistä viestintää messujen ulkopuolelle. Lehden katsottiin tuoneen lisää yhteistä tekemistä, syventäneen toimijoiden välistä vuorovaikutusta ja yhdistäneen eri viranomaisten teemoja yhdeksi kokonaisuudeksi. Kysyjän panosta kuvattiin "driving force" -tyyppiseksi, ja hänen rooliaan kirjoittajien ohjaamisessa, sisällön tuotannossa ja aikataulujen varmistamisessa pidettiin merkittävänä. Lehteä pidettiin veneilijöiden keskuudessa suosittuna ja tietoisuutta lisäävänä materiaalina, jonka sisältö vahvistaa messujen turvallisuusteemoja.

Kysymys 3. Ammatillinen artikkeli vesiliikennelain uudistuksesta: Vastausten perusteella artikkelilla nähtiin olevan sekä tietoisuutta lisäävä että viranomaisyhteistyötä vahvistava vaikutus. Osa vastaajista mainitsi, että artikkeli on syventänyt käsitystä vesiliikennelain taustoista ja tuonut näkyväksi laajan viranomaisyhteistyön, joka liittyy veneilyturvallisuuden kehittämiseen. Muutamat vastaajat eivät muistaneet artikkelin sisältöä tarkasti tai eivät olleet siihen tutustuneet, mutta kokonaisuutena artikkeli nähtiin hyödyllisenä ja veneilijöiden tietoisuutta lisäävänä.

Kysymys 4. Venemessut 2025 - vaikutus suunnitteluun ja yhteistyöhön: Niiden vastaajien mukaan, jotka osallistuivat vuoden 2025 suunnitteluun, kysyjä on ollut selkeä tukipilari viranomaisyhteistyön ja viestinnän koordinoinnissa. Hänen aktiivisuuttaan somesisällöissä ja yhteisten teemojen jäsentämisessä pidettiin tärkeänä. Messujen nähtiin edelleen olevan merkittävä

kanava veneilyturvallisuuden edistämiseen, ja vastaajat toivat esiin, että hänen työpanoksensa on auttanut varmistamaan selkeän ja yhtenäisen viranomaisviestinnän messukävijöille.

Kysymys 5. Veneilyturvallisuus 2025 -lehti - päätoimittajan rooli: Vastaukset korostivat jälleen kysyjän aktiivista ja koordinoivaa roolia lehden sisällön suunnittelussa ja tuottamisessa. Hänen nähtiin varmistavan, että eri viranomaisten teemat nivoutuvat yhteen ja että lehden sisältö on tasapainoinen ja ajankohtainen. Lehteä kuvattiin tärkeäksi ja suosituksi materiaaliksi, joka lisää turvallisuustietoisuutta ja jota veneilijät hakevat messuilta vuodesta toiseen.

Kysymys 6. Helsingin venepoliisin Instagram - rooli sosiaalisen median kehittämisessä: Vastajien mukaan kysyjä on merkittävästi nostanut Helsingin venepoliisin Instagram-tilin tasoa ja näkyvyyttä. Hänen panoksensa someviestinnässä nähtiin keskeisenä viranomaisten yhteistyön ja yhteisten turvallisuusteemojen esiin tuomisessa. Tilin katsottiin toimivan esimerkkinä muille viranomaisille ja lisäävän veneilijöiden tietoisuutta ajankohtaisista turvallisuusasioista, kuten nopeusrajoituksista ja vesijeteistä. Myös muiden viranomaisten linkittymisen ja löydettävyyden kerrottiin parantuneen sosiaalisen median kautta.

Yhteenveto: Kokonaisuutena palautteet kuvasivat kysyjän roolia keskeisenä koordinaattorina ja aktiivisena toimijana viranomaisten välisessä yhteistyössä, viestinnässä ja turvallisuustietoisuuden lisäämisessä. Keskeisiä toistuvia teemoja arvioissa olivat: vahva viestintäosaaminen erityisesti sosiaalisessa mediassa, koordinoitukyky ja kirjoittajien ohjaaminen, yhtenäisen viranomaisviestinnän varmistaminen messuilla ja julkaisuissa, veneilijöiden turvallisuustietoisuuden vahvistaminen messujen, lehtien ja somen kautta sekä aktiivinen, positiivinen ja yhteistyötä edistävä ote.

## 8 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tämä opinnäytetyö on ollut kehittämisteemainen portfolio työ. Kehittämistavoitteena on ollut kehittää veneilyturvallisuutta edistävää viestintää yhteistyössä merellisten viranomaisten kanssa ja lisätä veneilijöiden tietoisuutta veneilyn turvallisuuteen liittyvistä seikoista. Työssä lähdettiin selvittämään veneilyturvallisuusviestinnän projektin alkuketken aikaista tilaa sekä pohtimaan keinoja, miten viranomaisten turvallisuusviestintää kyetään kehittämään.

Tämä opinnäytetyö lähti alun perin liikkeelle ajatuksesta ja halusta kehittää venepoliisin toimintaa jollain tavalla. Etsinnästä huolimatta yhtä opinnäytteeksi sopivaa yksinkertaista tutkimuksen aihetta en löytänyt, joten päätin keskittyä ajatukseen merellisten viranomaisten yhteistyön kehittämisestä. Luontevin tapa lähteä etsimään kehityskohteita, on heittäytyä keskelle tapahtumia, osallistua ja observoida ympärillä tapahtuvaa toimintaa. Joten hakeuduinkin Helsingin venepoliisiin työkierrolle. Työtä tehdessä tuntui luontevalta havainnoida tapahtumia, keskustella asiantuntijoiden kanssa, opetella työtapoja ja -kulttuuria sekä tarjoutua

mukaan erilaisiin hankkeisiin. Oma-aloitteisen toimimisen ja oppimisen myötä pääsin verkostoitumaan tämän projektin kannalta tärkeiden toimijoiden kanssa, ja sitä kautta pääsin mukaan hankkeisiin, joita tässä opinnäytteessä nyt tarkastelen.

### 8.1 Viranomaiset, lainsäädäntö ja tehtävätyypit

Ymmärtääkseen opinnäytetyössäni tehdyn rajauksen merellisten viranomaisten kokonaisyhteistyöstä ennalta estävän viestinnän pariin, oli tärkeää ensin ymmärtää, että miten valtava kokonaisuus merellinen viranomaisyhteistyö on. Viranomaisyhteistyö on välttämätöntä Suomessa, missä viranomaisten määrä suhteessa väkilukuun on Euroopan unionissa pienin (Eurostat, 2024). Viranomaisyhteistyöllä pyritään turvaamaan riittävät turvallisuuspalvelut alueilla, joilla resurssit ovat rajalliset. Valtioneuvosto on linjannut, että turvallisuuspalvelut tulee varmistaa myös harvaan asutuilla alueilla (Männikkö & Koskinen, 2019), ja tämä periaate pätee myös merialueilla. Tämän vuoksi tein tässä työssä alkuun pitkähkön osuuden selventämään mitä viranomaisia merialueella toimii, mitä heidän tehtäviinsä kuuluu ja mitä kaikkea yhteistyö käytännön tasolla oikeastaan tarkoittaa huviveneilijöiden näkökulmasta.

Erityisen olennaista alustuksessa oli selventää eri viranomaisten tehtävätyyppejä ja vastuualueita merialueella, koska nämä vastuut ja yhteistyön muodot eroavat jossain määrin manta-reella vallitsevista vastuualueista. Merialueella tapahtuva viranomaistoiminta jakautuu tehtävätyyppeihin, jotka jakautuvat eri viranomaisten kesken määritettyihin vastuualueisiin. Tehtävätyypeille pääsääntöisesti määritelty viranomainen, jonka vastuuna tehtävätyyppiin kuuluvat tehtävät ovat, minkä lisäksi lakeihin on määritelty muita viranomaisia, joiden tehtäviin kuuluu avustaa vastuuviranomaista. Tärkeimpiä esimerkkejä tehtävätyypeistä on meripelastus, mikä kuuluu osaltaan kaikille merellä toimiville viranomaisille. Vaikka rajavartiolaitos on johtava pelastusviranomainen Suomen meripelastustoimen vastuualueella, niin muut viranomaiset ovat yhtä lailla velvollisia osallistumaan meripelastustoimintaan. (Meripelastuslaki 1145/2001) Toisaalta vesiliikenteen valvonta (Vesiliikennelaki 782/2019) ja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden turvaaminen kuuluu Poliisilain (872/2011) 1-luvun mukaisesti ensisijaisesti poliisin vastuualueelle, mutta merialueella vesiliikennettä valvoo poliisin lisäksi rajavartiolaitos ja tulli, ja YJT-tehtäviä hoitaa poliisin ohella rajavartiolaitos. Merellisen toimintaympäristön ja viranomaisyhteistyön erityisyys on tärkeää ymmärtää, jotta yhteistyömuotojen kehittämistä voidaan tutkiskella. Edellä esitetyn alustuksen johdosta voidaan päätellä, että merellinen viranomaistoiminta ja veneilyturvallisuuden kehittäminen on kaikkien merellisten viranomaisten näkökulmasta tärkeää.

Rajasin tästä opinnäytteestä pois kokonaan kaupalliseen merenkulkuun, maanpuolustusnäkökulmaan ja meren alaiseen tietoliikenteeseen liittyvät yhteistyökokonaisuudet. Lisäksi tämän työn rajaukseen vaikutti olennaisesti se, että viranomaistyö perustuu aina lakiin. Samoin viranomaisyhteistyö on monilta osin laissa säädettyä. Viranomaisyhteistyö operatiivisella ja

strategisella tasolla on jo valmiiksi Suomessa hyvin pitkälle kehitettyä ja tarkkaan mietittyä toimintaa. Mutta ennalta estävä työ ja tiedottaminen ei ole yhtä tiukasti valmiiksi lakitasolla suunniteltua ja määriteltyä. Siksi veneilyturvallisuuteen liittyvä viestintä ja ennalta estävä työ oli hedelmällinen aihekokonaisuus lähteä etsimään kehityskohteita viranomaisyhteistyön näkökulmasta.

## 8.2 Hankkeet

Lopullisen aiheen, ja hankkeiden löytymisen kannalta olennaisin hetki oli, kun Helsingin veneoliisin tuolloin pian eläköitymässä ollut ylikonstaapeli kysyi minua mukaan venemessutyöryhmään suunnittelemaan vuoden 2024 venemessuja. Tämä ensimmäinen suunnittelupalaveri käytännössä ratkaisi opinnäytteen suunnan. Vielä hetkeen opinnäytteen muoto, lopullinen toteutustapa ja siihen liittyvät hankkeet eivät löytäneet muotoaan, mutta aihealue tulevaan projektiin alkoi hahmottua. Olin mukana työryhmässä, missä työskenteli viestinnän ja ennalta ehkäisyyn parissa leipätyötään tekeviä ammattilaisia Rajavartiolaitoksesta, Traficomilta ja Väylävirastosta. Huomasin nopeasti, että eri viranomaiset työskentelevät hyvin pitkälti saman tavoitteen eteen, mutta tekevät sitä hieman eri kulmista ja omilla tavoillaan. Tämä tavoite oli pyrkiä varmistamaan veneilyn turvallisuutta. Venemessut on tärkein yksittäinen tapahtuma veneilyn parissa työskenteleville viranomaisille päästä viestimään omia ajankohtaisia aiheita, ja päästä vaihtamaan ajatuksia huviveneilijöiden kanssa. Poliisi on osallistunut venemessuille vuosittain yhtä kauan, kuin tapahtumaa on nykyisessä muodossaan järjestetty (Suomen tietotoimisto, 2015) ja siksi tämä tapahtuma on luonnollinen viestinnän foorumi tehdä viranomaisyhteistyötä ja osallistua tapahtumaan yhdessä.

Ensimmäisessä venemessutyöryhmän kokouksessani pöydällä ollut Veneilyturvallisuus 2019 -lehti herätti työryhmän kesken idean lähteä herättämään tuo perinteinen julkaisu jälleen koronavuosien jälkeen henkiin. Tästä sain jo toisen hankkeen, mitä lähteä työstämään. Kuten venemessut, niin veneilyturvallisuuslehtikään ei ollut sinänsä uusi hanke. Mutta molemmissa näin kehittämisen mahdollisuuksia. Veneilyturvallisuuslehti oli ollut muutaman vuoden tauolla, koska korona pandemian takia venemessuja ei järjestetty. Lisäksi Helsingin Päälystökerhon toiminta oli päättynyt pandemian aikana. Mutta veneilyturvallisuuslehteä oli julkaistu venemessuille jo vuodesta 1990. Piti siis huomioida julkaisua uudistaessa, että sillä oli kuitenkin taustallaan pitkä historia, ja sitä oli tehty tiettyjä periaatteita ja perinteitä noudattaen. Pyrin parhaani mukaan huomioimaan lehden alkuperäisen luonteen ja pitää kiinni siitä, että lehti on luonteeltaan tiukan asiapitoinen ja viranomaisten asiaa ajava lehti. Pyysin luvan lehden edellisiltä päätoimittajilta käyttää alkuperäistä nimeä ja graafista mallia, ja kävin haastattelemassa jo 1990-luvulla lehden päätoimittajana toiminutta, jo eläköitynyttä ylikomisariota lehteen liittyen. Sain mandaatin säilyttää lehden vanhan muodon ja jatkaa julkaisun elämää. Sain hyviä vinkkejä asioihin, mitä tulevaisuudessa lehteen voisi palauttaa vanhemmista julkaisusta, sekä hyväksynnän uudistaa lehteä tähän päivään.

Venemessujen 2024 osalta suurin kehityskaari hankkeessa tapahtui oman ymmärryksen kohdalla. Itse messujen suunnittelussa en lähtenyt tekemään valtavan suuria mullistuksia Poliisin, enkä kenenkään muunkaan osalta. Uudistukset liittyivät lähinnä osaston toteutukseen lisätynä interaktiivisuutena, kun rakensin Poliisin pisteelle näytölle pyörimään kuvakollaasin. Toisena uudistuksena tuli Helsingin sosiaalisen median haltuunotto, mikä käynnistyi, kun aloin julkaisemaan venemessuihin liittyvää materiaalia venepoliisin Instagramissa (Liite 2). Veneilyturvallisuuslehden (Liite 5) palauttaminen osastolle ei ollut täysin uusi tuote, mutta se oli osa kehitystyötäni.

Kolmas hankkeista, eli ammatillinen artikkeli (Jahnsson, 2024, 35-43), syntyi syksyn 2023 aikana, kun opinnäytetyön ohjaajani kanssa pohdimme opinnäytteeni mahdollisia toteutustapoja. Artikkelista ei yksin olisi opinnäytteeni, mutta se voisi olla osa kokonaisuutta. Samalla alkoi muotoutua ajatus portfoliomuotoisesta kehittämisteemaisesta opinnäytetyöstä, eli reflektiivisesti oppimisen työkalusta, jonka avulla kerätään, järjestellään ja esitellään oppimisprosessia ja saavutuksia (Boud ym. 1985, 53-54). Olin alun perin pohtinut vesiliikennelain uudistukseen liittyvää tutkimusta, ja kerännyt jo jonkin verran aineistoakin aiheeseen liittyen. Aihe oli mielenkiintoinen, ja uskoin sen olevan työurani kannalta oleellinen aihealue omaksua, sillä suunnitelmistani oli työllistyä venepoliisiin vakituiseksi työntekijäksi jollain aikataululla. Päätin jatkaa aiheeseen syventymistä ammatillisen artikkelin muodossa. Olen itse veneillyt koko ikäni, ja syventyessäni aiheeseen, huomasin oppivani jatkuvasti uusia asioita ja löytäväni uusia oivalluksia, vaikka pidin itseäni jo ennestään kokeneena veneilijänä. Luetutin kesken eräistä artikkeleita veneilevillä ystävilläni, ja sain palautteeksi todella paljon positiivisia kommentteja ja kannustusta, mikä vahvisti ajatustani siitä, että tälle artikkelille olisi todellista kysyntää ja hyötyä tavallisten veneilijöiden keskuudessa. Uppouduin artikkelia tehdessäni vesiliikennelain valmisteluasiakirjoihin (HE 197/2018), ja lain uudistamisen prosesseihin. Huomasin projektin kasvattavan ymmärrystäni yleisestikin lain tulkinnan vaatimuksista, ja prosesseista. Reflektiivisen oppimisen kautta löysin tämän prosessin kautta puolivahingossa hyötyjä muuhunkin ammatillisen osaamiseni kehitykseen, kun jouduin kaivamaan syvemmältä ja syvemmältä pykälien takaa lain alkuperäisiä tarkoituspäitä. Koska en itse ole lainsäädäntöprosessin tai lain syvemmän tulkinnan asiantuntija, niin keskustelin lain tulkinnoista poliisihallituksen vesiliikenteen valvonnasta vastaavien virkamiesten kanssa, ja sain heiltä vahvistusta tekemiini tulkintoihin. Artikkelissa kertasin lakiuudistuksen huviveneilijöitä koskevia oleellisia uudistuksia, ja avasin hankalampia tulkinnallisia pykälä tavan kansalaisille ymmärrettävämpään muotoon esimerkkien avulla. Vaikuttaa siltä, että onnistuin luomaan ymmärrettävän ja hyödyllisen artikkelin, mikä avaa syitä ja perusteita uudistuksiin lakipykälien taustalla. Artikkelia on käytetty sittemmin paitsi kasvattamaan veneilijöiden ymmärrystä vesiliikennelain vaatimuksista, niin myös avartamaan vesiliikenteen valvontaa suorittavien viranomaisten ymmärrystä valvonnan perusteista ja pykälien taustalla vaikuttaneista syistä.

Syksyllä 2023 olin käynnissä olevien YAMK-opintojen ohella nyt jo useammassa kehityshankkeessa mukana, ja jonkinlainen ajatus opinnäytetyön toteutusmuodostakin oli syntynyt. Ymmärsin, että tämä opinnäyte ei tule olemaan muutaman viikon tiukan rutistuksen tulos, vaan työtä on tehtävä pitkäjänteisesti ja pureskellen. Kirjasin hankkeiden tapahtumia lokikirjamaisesti excel-taulukkoon (Liite 1), jotta minun on jälkikäteen helpompi palata tapahtumiin ja reflektoida viikkojen ja kuukausien aikana kerryttämäni ymmärrystä asioista. Keväällä 2024 venemessut siirtyivät suunnittelupöydältä messukeskukseen käytäntöön, veneilyturvallisuuslehdet (Liite 5) saapuivat painosta suoraan messukeskukseen jaettavaksi, ammatillinen artikkelini (Jahnsson, 2025) koki päivänvalon ja venepoliisin sosiaalinen media oli herätelty taas toimintaan (Liite 2). Minulla oli useampi hanke, opinnäytetyötä varten oli toteutussuunnitelma tehtynä, tietoperustaa oli kerätty kasaan ja rakennekin alkoi olla selvä. Mutta jotenkin minusta tuntui, että kokonaisuus ei ole vielä valmis. Tiesin, että hankkeiden ei ollut tarkoituskaan olla kertaluontoisia, vaan ajatuksena oli jatkaa niiden kehittämistä edelleen. Tiesin myös, että yhteistyön kehitys viranomaisten ennalta estävän viestinnän osalta oli lähtenyt jo suunnitelmien tasolla hyvin käyntiin. Mutta halusin tähän työhön vielä lisää konkretiaa, mitä reflektoida. Koska minulla oli YAMK-opinnoissa vielä kursseja kalenterissa vuoden 2024 loppuun saakka, eikä minulla ollut sinänsä mikään kiire tämän opinnäytetyön valmistumisen suhteen, päätin että jatkan portfolion täydentämistä näiden hankkeiden parissa vielä toisenkin vuoden.

Vuoden 2025 venemessujen järjestelyt alkoivat minun osaltani huhtikuussa 2024. Olin 2023 tekemässäni hankintaesityksessä luvannut pyrkiä osallistamaan Poliisihallitusta ja Poliisiammattikorkeakoulua mukaan venemessujen järjestelyihin ja kustannuksiin Poliisin osalta. Juhannukseen mennessä olin saanut sekä Poliisihallituksen, että Poliisiammattikorkeakoulun mukaan projektiin. Suunnittelu- ja toteutusvastuu pysyi edelleen Helsingin venepoliisilla, mutta kustannuksia POHA ja Polamk tulisi jakamaan Helsingin Poliisilaitoksen kanssa yhdessä. Lisäksi Poliisiammattikorkeakoulusta ilmoitettiin, että heidän henkilöstöänsä tulisi osallistumaan messuosastolla fyysisestikin osan aikaa messuista rekrytointikampanjansa merkeissä.

Suoritin kevään 2024 aikana venepoliisin peruskurssin, ja työskentelin miltei koko kesän ajan työkierron merkeissä Helsingin venepoliisissa. Sain uusia kokemuksia, opin venepoliisin työstä lisää, ja kävin opettavia keskusteluja yhteistyöviranomaisten kanssa. Koko vuoden ajan reflektoin oppimaani, dokumentoin oppimaani ja viestin veneilyyn liittyviä ilmiöitä, tapahtumia ja oppeja Helsingin venepoliisin Instagram-tilillä (Liite 2).

Vuoden 2024 aikana jaoin 32 julkaisua sosiaaliseen mediaan, minkä lisäksi jaoin ja päivitin lukuisia sekä venepoliisin omia, että muiden sidosryhmien tarinoita Helsingin venepoliisin Instagramissa (Liite 2). Hyödynsin sosiaalisen median julkaisuja tehdessäni sidosryhmiltä veneilyturvallisuus 2024-lehteen kerättyjä artikkeleita, joita käytin julkaisuissa tietopohjana. Opiskelin ja pyysin ammattilaisilta oppia sosiaalisen median hyödyntämisestä

viranomaistoiminnassa. Onnistuin kasvattamaan tilin seuraajamäärää yli 20 % ja parhaimmillaan julkaisuni tavoitti kymmeniä tuhansia katselijoita (Liite 2). Aktiivisella ja tiedostavalla reflektiivisen oppimisen metodeilla kasvatin omaa ymmärrystä veneilyturvallisuuteen liittyvistä ilmiöistä ja tapahtumista, ja analysoimalla kokemuksiani ja oppejani pystyin viestimään oppimaani myös muille yhteistyökumppaneille sekä tavallisille veneilijöille hyödyntämällä nykyaikaisia viestintäkeinoja. Kehitin venepoliisin Instagram-tilin ulkoasia ja sisältöä kesän 2024 aikana siinä määrin, että Helsingin Poliisin viestintäpäällikkö alkoi johtoryhmän kokouksessa loppukesästä kyselemään, että kuka tämän sometilin takana on. Kun tapasin viestintäpäällikön myöhemmin loppuvuodesta, sain häneltä kiitokset työstä, ja hän lupasi jatkossa tukea tekemääni ennalta estävää viestintätyötä tarvittaessa, ja lupasi tehdä yhteistyötä informatiivisten tietoiskujen jakamisessa yhä suuremmalle yleisölle.

Syksyllä 2024 palasimme venemessutyöryhmän kanssa takaisin suunnittelupöydän ääreen vuoden 2025 messuja silmällä pitäen. Kävimme läpi edellisiltä messuilta saamiamme palautteita, ja jaoimme näkemyksiämme siitä, miten tulevia messuja voisi edelleen kehittää. Hyödynsimme palvelumuotoilun oppaasta (Alhonen & Iloranta, 2021) löytämiämme oppeja, ja toteutimme suunnitelman mukaan omaa palvelumuotoilun prosessiamme (kuvio 5) tulevan messutapahtuman suunnittelussa. Olimme edellisenä vuonna kilpailuttaneet messuosaston suunnittelu- ja rakennuspalvelut, ja sopimuksessa oli optio vuodelle 2025. Päätimme käyttää option valita sama palveluntuottaja toteuttamaan messuosaston suunnittelu ja rakennus, ja näin pystyimme hyödyntämään jo edellisiin messuihin hankittuja graafeja ja materiaaleja. Palaverissa pohdimme vuoden 2025 lehteen tulevia teemoja ja linjasimme aiheet, jotta saamme siitä entistäkin ehjemmän ja ajankohtaisemman julkaisun. Lisäksi uutena kehityskohteena päätimme toteuttaa veneilyturvallisuuskyselyn (Liite 3), missä kartoitimme kohderyhmää ja viestintätapoja, millä tavoittaisimme entistä paremmin halutun kohderyhmämme. Teimme myös alustavan päätöksen siitä, että pyrimme sosiaalisen median viestinnässä hyödyntämään toisiamme jakamalla muiden viranomaisten ja sidosryhmien tietoiskuja omilla tileillämme, saavuttaaksemme suuremman yleisön. Päätimme pyrkiä myös toteuttamaan ennen messuja yhteisen tiedotuskampanjan messuihin liittyen. Näiden kahden viimeisen periaatepäätöksen osalta käytännössä on vielä kehitettävää, koska some-tilejä hallinnoivat tekijät eivät selkeästi ole tätä viestiä edelleenkään kunnolla saavuttanut, mutta eteenpäin on tässäkin menty.

Näiden kahden vuoden aikana toteutettujen osahankkeiden tulosten tarkastelua varten tein palautekyselyn työelämäkumppaneilleni syksyllä 2025. Saadut palautteet mahdollistivat kehittämistyön tuloksellisuuden arvioinnin. Palautteissa keskeisenä huomiona yleisesti nousi kehittämistyön myötä muodostunut roolini toimijana viranomaisten välisessä yhteistyössä, viestinnässä ja turvallisuustietoisuuden lisäämisessä. Toistuvia teemoja palautteissa olivat viestintäosaaminen, koordinoitukyky, yhtenäisen viranomaisviestinnän vahvistaminen ja varmistaminen, veneilijöiden turvallisuustietoisuuden vahvistaminen sekä aktiivinen, positiivinen ja yhteistyötä edistävä työote. Venemessujen suunnittelutyöryhmässä työskentelyn osalta

palautteen perusteella voidaan päätellä, että kehittämistyön merkittävin tulos liittyy eri viestintäkeinojen koordinointiin sekä viranomaisten yhteistyön vahvistamiseen. Veneilyturvallisuukslehden palauttaminen osaksi messuhankkeen kokonaisuutta on palautteiden perusteella lisännyt ja syventänyt viranomaisten yhteistyötä ja vuorovaikutusta, sekä laajentanut yhteistä viestintää messujen ulkopuolelle. Erityisesti veneilyturvallisuukslehden sekä sosiaalisen median kehittäminen, sekä aktiivinen ote sisältöjen suunnittelussa, tuottamisessa ja koordinoinnissa, on palautteiden mukaan mahdollistanut eri viranomaisten turvallisuusteemojen nivoutumista yhteen. Kehittämishankkeiden ja kehittämistyöni nähtiin varmistavan, että eri viranomaisten teemat kytetään hankkeiden myötä paremmin nitomaan yhteen, kun veneilyturvallisuukslehteä tehdessä aktiivisesti kytetään yhdessä suunnittelemaan, koordinoimaan ja tuottamaan ajankohtaista sisältöä tasapainoiseen muotoon. Lehden sisältöä pystyttiin hyödyntämään sosiaalisen median viestinnässä, ja palautteiden mukaan sosiaalisen median kehittämishanke on nähty keskeisenä yhteisten turvallisuusteemojen esiin tuomisessa. Vastaajien mukaan kehittäminen on merkittävästi nostanut Helsingin Venepoliisin Instagram-tilin tasoa ja näkyvyyttä, minkä katsotaan toimivan esimerkkinä myös muille viranomaisille jatkossa sosiaalisen median hyödynnettävyydessä.

Tämän opinnäytetyön kehittämistavoitteena on ollut kehittää veneilyturvallisuukslehteä edistävää viestintää yhteistyössä merellisten viranomaisten kanssa ja lisätä veneilijöiden tietoisuutta veneilyn turvallisuuteen liittyvistä seikoista. Osallistuvalla havainnoinnilla kerryttämäni oma ymmärrys ja näkemys kehittämistarpeista ja -tavoista on ohjannut tämän kehittämistyön suuntaa ja kokonaisuutta askel askeleelta alkutilanteesta lopputilanteeseen ja työn palautteiden analysointiin. Työelämäkumppaneilta saatu palaute vaikuttaa olevan hyvin linjassa omien havaintojeni ja oletusteni kanssa, mikä vahvistaa omaa näkemystäni siitä, että kehittämistyön osahankkeet ovat olleet tavoitteeseen nähden sopivia.

## 9 Pohdintaa

Tämä opinnäytetyö on ollut portfoliotyyppinen kehittämistyö, missä eri osahankkeiden myötä on pyritty tunnistamaan ja toteuttamaan parantavia käytäntöjä merellisten viranomaisten yhteiseen viestintään veneilyturvallisuukslehteä. Tämä raportti liitteineen on tarkoitettu luomaan kattava kokonaiskäsitys merellisten viranomaisten vastuista, rooleista ja yhteistyöstä, sekä luomaan ymmärrystä ennalta estävän toiminnan sekä viestinnän nykytilasta ja kehityskohdeista. Opinnäytetyön olennaisin kehittämistavoite oli veneilyturvallisuukslehteä tehokkuuden parantaminen, sekä viranomaisten viestinnän yhteistoiminnan kehittäminen. Portfolion osahankkeiden myötä kehittämistavoitteisiin on monelta osin päästy ja hankkeiden ja kehittämistyön reflektoinnin ja palautteiden analysoinnin kautta on löydetty tarkempia kehittämiskohteita ja työkaluja, millä kehittämistavoitteita kohti on mahdollista tulevaisuudessa päästä entistä paremmin.

Venemessut tapahtumana on ollut pitkäaikainen ja perinteinen tapahtuma, missä veneilyturvallisuudesta on päästy keskustelemaan veneilijöiden kanssa. Vaikuttaa siltä, että tätä tuotetta ei sinänsä ole tarpeellista isosti uudistaa, vaan sen säilyttäminen on oleellisempi tavoite. Kehittämishankkeen yhteydessä käytyjen keskustelujen perusteella vaikuttaa siltä, että tahtotila viranomaisilla kuitenkin on säilyttää tämä foorumi ja perinne voimissaan myös tulevaisuudessa. Venemessujen ympärille viestintää sen sijaan olisi mahdollista tehostaa erilaisin tavoin.

Veneilyturvallisuuslehti sen sijaan on tuote, minkä kehittämistä voisi tarkastella monin tavoin tulevaisuudessa. Lehti on perinteinen tuote, mikä välissä lakkautettiin ja nyt palautettiin takaisin hyvin samankaltaiseksi, kuin mitä se on ollut vuodesta 1990 alkaen. Venemessuilla 2025 tehdyn kyselyn tulosten (Liite 3) perusteella vaikuttaa siltä, että lehden tulevaisuuden kannalta voisi olla hyvä asia, että lehden saataisiin uusia näkökulmia ja kirjoittajia, jotta se ei alkaisi toistamaan itseään. Myös pohdittavaksi voisi nostaa mahdollisen verkkolehden toteutuksen, tai veneilyturvallisuuteen liittyvät sometilit, missä ajankohtaisia aiheita voisi nostaa läpi veneilykauden. Kuka tämmöiseen työhön ryhtyisi, on haastavampi kysymys. Lehti on yksittäisten aktiivisten henkilöiden työpanoksen ansiosta hengissä, ja sen julkaiseminen on harrastustoimintaa. Tämä tekee tulevaisuuden jatkumosta valitettavasti hyvin haavoittuvan.

Sosiaalinen media viestinnän välineenä on viimeisten vuosikymmenten aikana kehittynyt ja monipuolistunut valtavasti. Viranomaistoiminnassakin oman 15-vuoden urani aikana kokemukseni mukaan sosiaalisen median hyödyntäminen on kehittynyt huimasti, mutta potentiaalia somen vieläkin parempaan hyödyntämiseen on. Tämän kehittämistyön ohessa tapahtuneen sosiaalisen median peruseriaatteiden opiskelun, sekä viranomaisten yhteistyössä suunnitellun sosiaalisen median kautta tapahtuvan messujen markkinoinnin myötä, sain hyödyntää tätä pohdintaa osana opinnäytetyötäni. Jo vuoden ajan sosiaalisen median käyttöä pintaraapaisun verran opiskellessani onnistuin saamaan kohtalaisia harppauksia näkyvyyden määriin, joten potentiaalia somen käytössä on valtavasti. Ymmärtämällä tässä tapauksessa Instagramin toimintaperiaatteita ja hyödyntämällä yhteistyötä muiden sidosryhmien kanssa, sekä tunnistamalla haluttua kohderyhmää messuilla toteutetun kyselyn vastausten perusteella saimme jo nyt tehostettua veneilyturvallisuusviestintää huomattavasti.

Tämä kehittämistyö ei ratkaissut suoraan ongelmaa viranomaisten vaihtelevista tavoista ja heidän viestinnässään käyttämistä alustoista. Venemessuilla toteutettu kysely antoi kuitenkin ymmärrystä siitä, että miten olisi mahdollista ryhtyä paremmin toimenpiteisiin, joilla viestintää pystytään yhtenäistämään, tehostamaan ja tarkoituksenmukaistamaan tulevaisuudessa paremmin. (Liite 3) Mainitun ongelman ratkaisu kuitenkin vaatisi kuitenkin lisää, laajempaa ja syvempää tutkimusta ja kehitystyötä. Tämä voisi jatkotutkimuksena olla erinomainen kehittämistehtävän aihe esimerkiksi jollekin Poliisin (tai Laurean) opintoja suorittavalle aiheesta kiinnostuneelle opiskelijalle.

Olisi hyvä selvittää tarkemmin Poliisin eri yksiköiden, Rajavartiolaitoksen ja muiden viranomaisten ja sidosryhmien someviestinnän toteutustapoja. Toteutustavoista voisi etsiä eroavaisuuksia ja tutkia mitkä niistä ovat toimivia, ja mitkä ei niin toimivia toimintatapoja. Tämän jälkeen pyrkiä yhtenäistämään toimintatapoja, sekä pyrkiä luomaan tiiviimmän viestintäverkoston viranomaisten kesken, jolloin viestinnän tehokkuutta ja näkyvyyden kattavuutta pystyttäisiin suuntaamaan paremmin oikeille alustoille ja halutulle kohderyhmälle.

Tässä opinnäytetekonaisuudessa onnistuin jossain määrin toteuttamaan näitä kehitysideoita veneilyturvallisuuden parissa toimivien yhteistyöviranomaisten kesken, mutta jos näitä ideoita pystyisi viemään organisaatiotasolle ja strategioiden kautta isommin viestintäyksiköiden toimintaan, niin jo nyt Suomessa hyvin toimiva viranomaisten yhteistyö voisi tehostua valtavasti myös viestinnän osa-alueella.

## Lähteet

- Alhonen, M. & Iloranta, R. 2021. Palvelumuotoilun menetelmiä ja työkaluja arkeen. ”SUN - 3AMK Sparraa Uuteen Nousuun” -hanke. Viitattu 30.4.2025.  
<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/502561/sun-3amk-palvelumuotoiluopas.pdf>
- Boud, D., Keogh, R. & Walker, D. 1994. Reflection: Turning experience into learning. Viitattu 19.4.2025
- Esitutkintalaki 805/2011. Viitattu 29.5.2025.
- Eurostat, 2024. Police, court and prison personnel statistics. Viitattu 20.4.2025.  
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Police,\\_court\\_and\\_prison\\_personnel\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Police,_court_and_prison_personnel_statistics)
- Hartley, J. 2008. Academic writing and publishing: a practical guide. Viitattu 26.6.2025.
- HE 197/2018 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 19.6.2019. Viitattu 26.6.2025. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot-Valtiopaivaasia/Sivut/HE\\_197+2018.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot-Valtiopaivaasia/Sivut/HE_197+2018.aspx)
- HE 330/2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi järjestyslain muuttamisesta. 21.1.2011. Viitattu 20.4.2025. <https://www.finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2010/330>
- HE 96/2016. Hallituksen esitys eduskunnalle hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä sekä laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja alusrekisterilain muuttamisesta. viitattu 29.5.2025. <https://finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2016/96>
- Hietamäki M., Siili-Hakkarainen L., Lahtela J., Järvinen K., Vanala T., Serenius K. & Leinonen K.. 2016. Ympäristöhallinnon ohjeita 2/2016: Ympäristövalvonnan ohje. Viitattu 29.5.2025.  
[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/74989/OH\\_2\\_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/74989/OH_2_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Jahnsson, T. 2024. Pykälää pintaa syvemältä - Sukellus vesiliikennelakiuudistuksen taustoihin. Veneilyturvallisuus 2024 -lehti. Viitattu 12.12.2024
- Journalistin ohjeet. 2014. Julkisen sanan neuvosto. Viitattu 29.5.2025 <https://journalistiliitto.fi/fi/tyoehdot-ja-etiikka/journalistin-ohjeet-ja-sananvapaus/journalistin-ohjeet/>
- Kalastuslaki 379/2015. Viitattu 29.5.2025
- Laki Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018). Viitattu 29.5.2025.
- Laki Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 687/2009. Viitattu 29.5.2025.
- Laki Puolustusvoimista 551/2007. Viitattu 29.5.2025
- Laki Suomen aluevesien rajoista 18.8.1956/463. Viitattu 12.12.2024
- Laki Väylävirastosta 862/2009. Viitattu 29.5.2025
- Lumilahti, J-P. 2024. Meripelastuksen perusteet. Veneilyturvallisuus 2024-lehti. Viitattu 21.4.2025.

Lumilahti, J-P. 2025. Omistajan vastuu hyllyistä. Veneilyturvallisuus 2025-lehti. Viitattu 21.4.2025.

Mäenpää, O. 29.6.2015. Tieteen termipankki: Oikeustiede: viranomainen. Viitattu 12.12.2024 <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:viranomainen>

Männikkö, M. Koskinen, M. 13.6.2019. Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV). Tuloksellisuus-tarkastuskertomus - Viranomaisyhteistyö harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluissa. Viitattu 12.12.2024 <https://www.vtv.fi/app/uploads/2019/06/VTV-Tarkastus-10-2019-Viranomaisyhteistyö-harvaan-asuttujen-alueiden-turvallisuuspalveluissa.pdf>

Männikkö, M. & Nurminen, J. 1.10.2018. Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV). Selvitys - Viranomaisyhteistyö - Erityisesti sisäministeriön hallinnonalalla. Viitattu 12.12.2024 <https://www.vtv.fi/app/uploads/2018/10/20115503/VTV-Selvitys-3-2018-Viranomaisyhteistyö-erityisesti-sisäministeriön-hallinnonalalla.pdf>

Merilaki 674/1994. Viitattu 21.4.2025

Meripelastuslaki 1145/2001. Viitattu 21.4.2025.

Merivoimat 2018, 23.5.2018. Kokonaisturvallisuus keskiössä Euroopan merivoimien komentajien tapaamisessa. Viitattu 20.4.2025. <https://merivoimat.fi/-/kokonaisturvallisuus-keskiössä-euroopan-merivoimien-komentajien-tapaamisessa>

Merivoimat 2025. Viitattu 20.4.2025. <https://merivoimat.fi/web/merivoimat/tietoa-meista>

Messukeskus 2024. 18.3.2024. Vene 24 Båt -messut: Tärkeä tapahtuma veneilijöille ja venealalle. Viitattu 27.12.2024. <https://www.messukeskus.com/uutiset/vene-24-bat-messut-ontarkea-tapahtuma-veneilijoille-ja-venealalle/>

Metsästyslaki 615/1993. Viitattu 29.5.2025.

Poliisi 2022. tiedote. 12.6.2022. Ennalta estävä työ parantaa turvallisuutta ihminen ja ilmiö kerrallaan. Viitattu 30.4.2025. <https://poliisi.fi/-/ennalta-estava-tyo-parantaa-turvallisuutta-ihminen-ja-ilmio-kerrallaan>

Poliisihallituksen määräys POL-2019-71117. Poliisin viestintä. Viitattu 29.5.2025. <https://poliisi.fi/documents/25235045/138938434/POL-2019-71117,+30.12.2019+Poliisin+viestinta%CC%88.pdf/f64f34ea-c11d-e872-841d-773be08b29c6/POL-2019-71117,+30.12.2019+Poliisin+viestinta%CC%88.pdf?t=1668605532029>

Poliisilaki 872/2011. Viitattu 20.4.2025.

Puolustusvoimat 2023. Uutinen, 7.3.2023. Merireittiemme toimivuuden varmistajat saman pöydän ympärillä. Viitattu 20.4.2025. <https://puolustusvoimat.fi/web/kansainvalinen-kriisinhallinta/-/1951215/merireittiemme-toimivuuden-varmistajat-saman-poydan-ymparilla>

Rajavartiolaitos 2025. Suomenlahden merivartiosto. Viitattu 20.4.2025. <https://raja.fi/suomenlahden-merivartiosto>

Rajavartiolaki 578/2005. Viitattu 20.4.2025.

Ronumäki, J. 2008. Pro gradu -tutkielma: Meritilannekuva - apuna meto-viranomaisten lakisääteisten tehtävien hoitamisessa. Viitattu 20.4.2025 <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/92556/SM483.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Sanastokeskus 2025. Tapa-termipankki - Erikoisalojen sanastojen ja sanakirjojen kokoelma. Viitattu 3.9.2025. <https://termipankki.fi/tapa/fi/haku/turvallisuus>

Sisäministeriön julkaisuja 2020:9. Poliisin ennalta estävän toiminnan strategia ENSKA toimeenpanoraportti 2019. Viitattu 29.5.2025. [Poliisin ennalta estävän toiminnan strategia ENSKA. Toimeenpanoraportti 2019](#)

Sisäministeriön julkaisuja 2021:14. Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021-2030. Viitattu 29.5.2025. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163189/SM\\_2021\\_14.pdf?sequence=1](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163189/SM_2021_14.pdf?sequence=1)

Suomen Meripelastusseura 2025. Viitattu 21.4.2025. <https://meripelastus.fi/>

Suomen tietotoimisto 2015. Messukeskuksen tiedote STT:lle 4.2.2015. Venemessut 40-vuotta messukeskuksessa. Viitattu 27.12.2024 <https://www.sttinfo.fi/tiedote/22737944/venemessut-40-vuotta-messukeskuksessa?publisherId=1811>

Tietosuojavaltuutetun toimisto: Mikä on toimivaltainen viranomainen. Viitattu 12.12.2024 <https://tietosuoja.fi/mika-on-toimivaltainen-viranomainen>

Turunen, E., Pekonen, E. & Elo, S. 2025. Opinnäytetyön menestystarina - Opinnäytetyöopas Sosiaali- ja terveysalan opiskelijoille ja ohjaajille. Viitattu 8.11.2025

Tullilaki 304/2016. Viitattu 20.4.2025.

Vesiliikennelaki 782/2019. Viitattu 20.4.2025.

Viisaasti vesillä 2025. Veneilyturvallisuus. Viitattu 3.9.2025. <https://viisaastivesilla.fi/ve-silla/veneilyturvallisuus/>

Väylävirasto 2025. Viitattu 20.4.2025. <https://vayla.fi/>

#### Julkaisemattomat lähteet

Helsingin venepoliisi, keskustelut 2024.

Tullin Veneryhmä, keskustelut 2024.

Poliisihallitus, keskustelut 2023.

Helsingin Poliisilaitoksen viestintä, keskustelut 2025.

#### Kuviot

kuvio 1 Poliisien määrä per 100 000 asukasta (Eurostat, 2024) .....	7
kuvio 2 Portfolion hankkeet ja eteneminen, (Tatu Jahnesson).....	9
kuvio 3 Osahankkeet ovat osa ennalta estävän viestinnän kokonaisuutta, (Tatu Jahnesson) ...	13
kuvio 4 Palvelumuotoilun prosessi (Alhonen & Iloranta, 2021).....	15
kuvio 5 Venemessutyöryhmän palvelumuotoilun prosessi (Mukaillen Alhonen & Iloranta, 2021) .....	16
kuvio 6 Huhtikuun 2025 katselut (Helsinginvenepoliisi Instagram, 2025) .....	38

## Kuvat

Kuva 1 Venemessut 2024, (Tatu Jahnsson).....	30
Kuva 2 Venemessut 2025, (Tatu Jahnsson).....	31
Kuva 3 Veneilyturvallisuuslehdet 2024 ja 2025, (Tatu Jahnsson) .....	32
Kuva 4 Artikkel: Pykäliä pintaa syvemältä (veneilyturvallisuus 2024, Jahnsson) .....	36

## Liitteet

Liite 1: Tapahtumaloki.....	55
Liite 2: Helsingin Venepoliisin Instagram julkaisut 2024 .....	56
Liite 3: Raportti veneilyturvallisuuksikyselyn tuloksista .....	61
Liite 4: Artikkelit: Venemessut 2024, Tatu Jahansson, HLPK 1/2024-lehti .....	87
Liite 5: Veneilyturvallisuus 2024 -lehti .....	92
Liite 6: Veneilyturvallisuus 2025 -lehti .....	141

## Liite 1: Tapahtumaloki

	Opinnäytetyön startti	Venemessujen suunnittelu	Venelyturvallisuuslehti	Artikkelit ja tutkimukset	SOME	Työkierrot ja koulutukset
keväällä 2023	Opinnäytetyön alustavaksi otsikko: "Poliisitehtävät vesialueilla" tai Merivartioston ja poliisin välinen synergia merialueilla. Lopulliseksi aiheeksi muodostui venelyturvallisuuden viestinnän kehittämisen yhteistyössä merellisten viranomaisten kanssa	Ensimmäinen viiteviiteotto POHAAN 8.2.2023, POHA:sta ensimmäiseksi ehdotus tutkimuksesta Poliisin tehtävistä vesialueilla. Tämä työryhmä oleellinen yhteistyökumppani ja osataan toimeksiantaja opinnäytetyöseen liittyvissä hankkeissa.	Venelyturvallisuuslehti päätettiin herättää henkin Helsingin Liikennepoliisiesikunnan nimissä. Päätömittajaksi allekirjoitanut. Lehtea kehitetty ajankulun aikana ja tulevaisuutta suunniteltu eteenpäin.	Lehden päätoimituksen myötä syksyllä 2023 päätös Tutkimuksellisen artikkelin kirjoittamisesta. Aiheena vesiliikennelain uudistus. Syksyllä 2024 päätös venemessuilla järjestettävästä kyselytutkimuksesta. Aiheena veneliikenteen tiedonhakatavat sekä sosiaalisen median käytötavat	Tammikuussa 2024 havaittiin, että Helsingin venepoliisissa somea ei kukaan päivitä. Aloitettiin somen päivittäminen ja kehittäminen. Luotu Helsingin venepoliisitiin ammatillisen hallintaprofiili, jotta tiin seurataa kyseisen analysoimaan.	Ensimmäinen työkierto Helsingin venepoliisissa 19.9 - 9.10.2022, minkä johdosta ajatus opinnäytetyön aiheeseen alun perin. Sittemmin lisää työkiertoja ja lopulta työllistyminen venepoliisitiin ryhmäjohtajaksi
2023 Toukokuu	vko 18 vko 19 vko 20 vko 21	Pohalle kyselyä aiheista, ei vastausta				
2023 Kesäkuu	vko 22 vko 23 vko 24 vko 25					
2023 Heinäkuu	vko 26 vko 27 vko 28 vko 29 vko 30					
2023 Elokuu	vko 31 vko 32 vko 33  vko 34	17.8 POHA:lle kyselyä hankkeista/projekteista 24.8. POHA:ta vastaus, ei mitään konkreettista ehdotusta Toinen vastaus 27.8. missä keuhuvat että mielenkiintoinen aihealue mielessä.	22.8. Venemessupalaveri	22.8 Kysely päälystökierholle, vastaus, että kerho ja lehti on lakkautettu. Kysymys HLPK:lle josko julkaistaisiin		Kierrolla Venepoliisissa 31.7 - 10.9.23 Kierrolla Venepoliisissa 31.7 - 10.9.23  Kierrolla Venepoliisissa 31.7 - 10.9.23
2023 Syyskuu	vko 35 vko 36  vko 37 vko 38 vko 39		7.9. aikaa keskustelu osallistuu Poliisi messuille Ensimmäinen tarjottu budjetti mahdoton 12.9. Tarkennettu hankintaesitys 2024 messuista eteenpäin 18.9. Hankintaesitys menee läpi 22.9. venemessupalaveri	17.9. sposti sidosryhmille elvytetäänkö lehti??		Kierrolla Venepoliisissa 31.7 - 10.9.23 Kierrolla Venepoliisissa 31.7 - 10.9.23
2023 Lokakuu	vko 40 vko 41 vko 42 vko 43			9.10. Sidosryhmiltä kiinnostusta siten, että lehtiä aletaan elvyttämään.	Päätös tutkimuksellista artikkelista	
2023 Marraskuu	vko 44 vko 45 vko 46 vko 47	haastatteluyhteyttä artikkelia varten POHA	30.10. Venemessupalaveri 14.11. Venemessupalaveri		Artikkelin työstämisestä Artikkelin työstämisestä Artikkelin työstämisestä Artikkelin työstämisestä	
2023 Joulukuu	vko 48 vko 49 vko 50 vko 51 vko 52	28.11 Ensimmäinen vedos POHA:lle 10.12 päivitetty vedos POHA:lle 11.12 Teams palaveri POHA:n kanssa 13.12 Pohjan kommentit artikkeliin	19.11. Venemessupalaveri	11.12 Teams palaveri POHA:n kanssa 13.12 Pohjan kommentit artikkeliin Muiden viranomaisten jutut kustantajalle	11.12 Teams palaveri POHA:n kanssa 13.12 Pohjan kommentit artikkeliin Artikkelin täydentämistä 29.12 Artikkelin kustantajalle	
2024 Tammikuu	vko 2 vko 3 vko 4		10.1. Venemessupalaveri	9.1. Raakaversio ulos kustantajalta 14.1 korjatut versiot kustantajalle 27.1 Lehden taitto valmis	27.1 Helsingin Venepoliisin Instagram haltuun	
2024 Helmikuu	vko 5 vko 6 vko 7 vko 8	Venemessut 9.-18.2.	Messut	Lehdet painosta messuhallin 7.2 8000kpl joista jaettiin messuilla 3500	7.2 päivitys messuista Instaan 10.2 somepoliisin päivitys messuilla (6204)	
2024 Maaliskuu	vko 9 vko 10 vko 11 vko 12 vko 13			Loput lehdet jaettiin viranomaisten kesken	20.3 Meriturva päivitys	Venepoliisin peruskurssi teoria 4 - 15.3 Venepoliisin peruskurssi teoria 4 - 15.3 Meriturvan Vi-YT-koulutus 20.3
2024 Huhtikuu	vko 14 vko 15 vko 16 vko 17				22.4 Venet telakalta (5655)	
2024 Toukokuu	vko 18 vko 19 vko 20  vko 21  vko 22			HLPK lehteen artikkelit venemessuista HLPK lehteen artikkelit Meriturvasta 6.5. Artikkelit Päätömittajalle	29.4 Venepoliisin kausi aikoi (1811) 11.5 päivitys 13.5 Meripelastus/tulipalo (11021) 15.5 viranomaisyhteistyö (3197) 18.5 merimerkinnot (5866) 20.5 rajotusalueet (1466) Suomen väylät (1224) 22.5 valmusyksiköt YT (2803) 27.5 Venepoliisin peruskurssi (1347) 29.5 Venekurssi kalastus (915) 31.5 Venekurssi hinaus ja trossi (1448) 4.6 Puolustusvoimain lippujuhla (3444) 6.6 Venekurssi vesijettitoiminta (3314) 15.6 Vesiliikenne ja sää (3636) 21.6 Juhannus ja MTV3 (3230) 23.6 Juhannusyo (1218) 28.6. Vesijettien vuokraus (1510)	Kierrolla venepoliisissa 29.4 - 19.5 Kierrolla venepoliisissa 29.4 - 19.5 Kierrolla venepoliisissa 29.4 - 19.5  Venepoliisin peruskurssi ajoh. 27.5 - 7.6  Venepoliisin peruskurssi ajoh. 27.5 - 7.6  Kierrolla venepoliisissa 10 - 30.6 Kierrolla venepoliisissa 10 - 30.6 Kierrolla venepoliisissa 10 - 30.6
2024 Kesäkuu	vko 23 vko 24 vko 25 vko 26					
2024 Heinäkuu	vko 27 vko 28 vko 29 vko 30					
2024 Elokuu	vko 31 vko 32 vko 33 vko 34 vko 35				1.8 Suomen Poliisin julkaisu (32032)	
2024 syyskuu	vko 36 vko 37 vko 38 vko 39		2.9 2025 messujen aloituspalaveri	7.9 Venelyturvallisuuslehti 2025 avauskysely	16.8 Uiva venenäyttely (3670) 20.8 Ilat pimenee (4041) 29.8 Meripelastus info (2570) venepoliisin päivä (3792) 5.9 helteinen syyskuu (6318) 22.9 vieraita ja virnsausta (3809)	Kierrolla venepoliisissa 19.8 - 22.9 Kierrolla venepoliisissa 19.8 - 22.9 Kierrolla venepoliisissa 19.8 - 22.9 Kierrolla venepoliisissa 19.8 - 22.9
2024 lokakuu	vko 40 vko 41 vko 42 vko 43 vko 44		1.10 Palaveri messukeskus		9.10 syysmyrskyt saapuivat (5760) 27.10 Sumuinen syys (3800)	
2024 marraskuu	vko 45 vko 46 vko 47 vko 48		29.10 Messupalaveri 2 Fair Partner		29.10 Ehdotus venelyturvallisuuskselyistä	
2024 joulukuu	vko 49 vko 50 vko 51 vko 52		4.12 Messupalaveri 3	22.11 Vahvistus että juttuja tulee riittävästi		
2025 tammikuu	vko 1 vko 2 vko 3 vko 4 vko 5			16.12 Juttujen DL Artikkeleiden tarkastusta 31.12 jutut kustantajalle	4.12 Kyselyn alustava luonnos	
2025 helmikuu	vko 6 vko 7 vko 8 vko 9 vko 10	Venemessut 2025 7. - 16.2		Venelyturvallisuuslehti 2025 valmis 8000 painosta, joista 4500 jaettiin messuilla	Kyselyn pilottitestistausta Kyselyn viimeistely Venelyturvallisuusksely Kyselyn analysointia	Nimisyö ryhmäjohtajaksi venepoliisitiin

## Liite 2: Helsingin Venepoliisin Instagram julkaisut 2024

Lähtötilanne:



25.1. 2025 Helsingin venepoliisin Instagram tilillä oli 1750 seuraajaa, ja edellinen julkaisu oli tehty 24.6.2022.

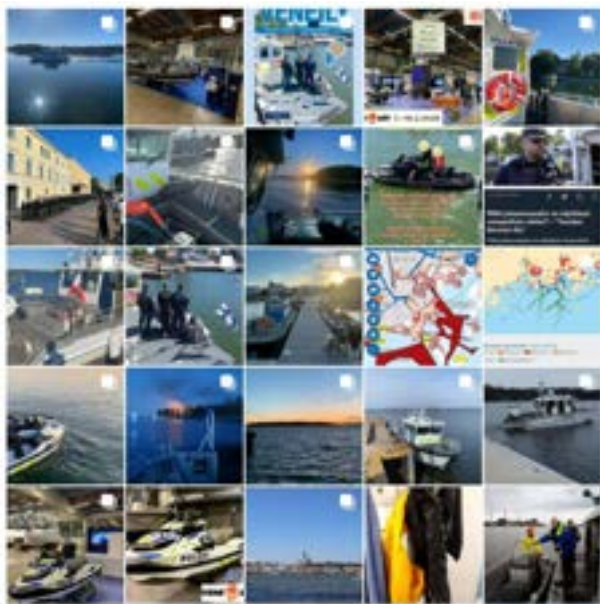


25.1.2024 Ensimmäinen julkaisu Helsingin venepoliisin Instagramiin, missä markkinoitiin vene-messuja 2024.

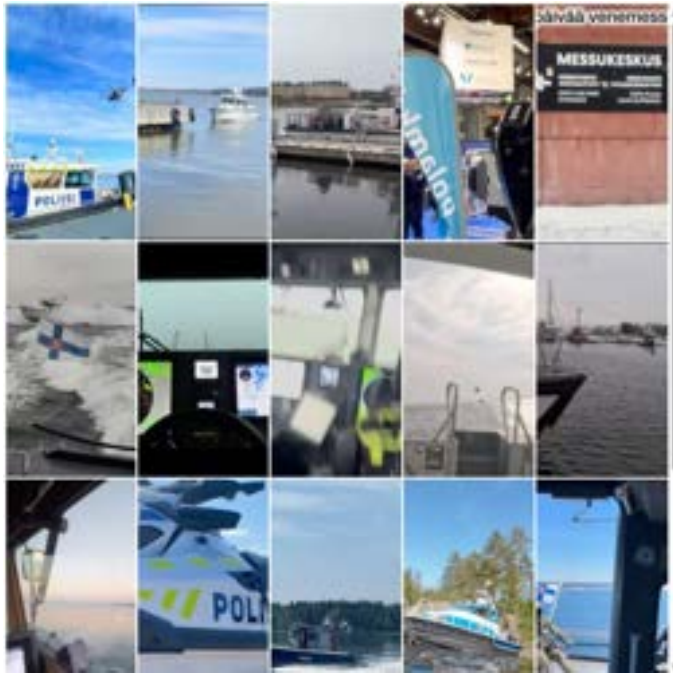


Instagram sivusto muutettu ammattilaisalustaksi, jotta seuraajien dataa voidaan hallinnoida. Lisäksi ulkoasua uudistettu luomalla tarina-arkistot aiheittain.

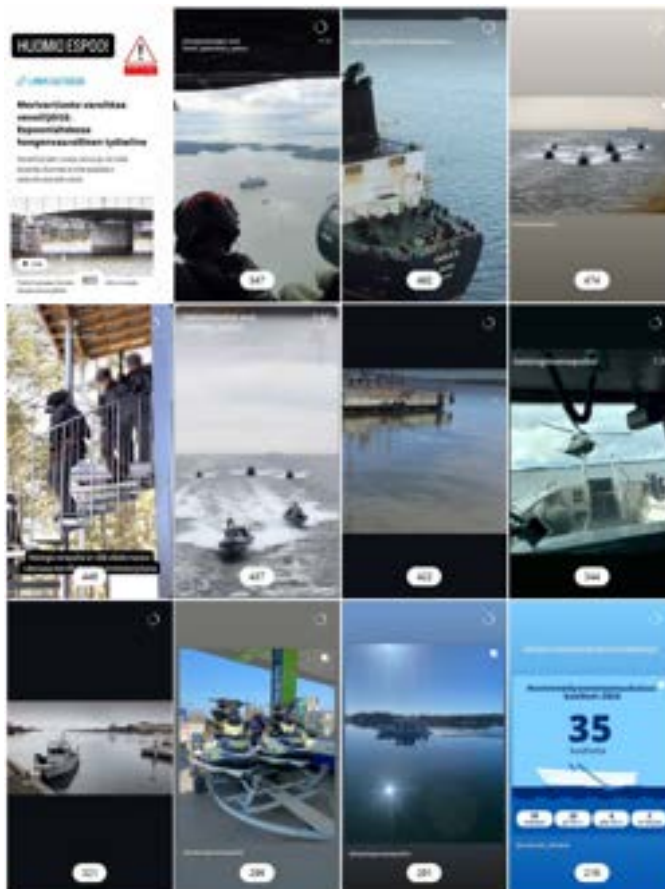
#### Vuosi 2024



Vuoden 2024 aikana 32 julkaisua



Vuoden 2024 aikana 15 kela



Vuoden 2024 aikana 154 julkaistua tarinaa

Tilanne toukokuussa 2025:

**helsinginvenepoliisi** ▾ • 🌐 + ☰

**Helsingin venepoliisi**  
 132 julkaisua 2 187 seuraajaa 55 seurataan

Valtionhallinnon sivusto  
 Helsingin Venepoliisi

**Ammattilaisen hallintapaneeli**  
 97,7 t. katselua 30 viime päivän aikana

Muokkaa profiilia Jaa profiili

Uutta Koulutukset Media Kalusto Venetapa

5 672 29 111 58 411

Seuraajia 2187



Katseluita lähes 100000 kuukausittain

## Näyttökerrat ①

**189 771**

Käytöt

Seuraajat 8,3%

Ei-seuraajaa 91,7%

Tavoitetut bitit 58 689

## Sisällötyypin mukaan

Kaikki

Seuraajat

Ei-seuraajaa

Kuvat 94,3%

Tarinat 4,5%

Julkaisut 1,1%

Seuraajat Ei-seuraajaa

## Paras sisältö katselukertojen mukaan

Näytä kaikki



Näyttökertoja Maalis-Toukokuussa lähes 190000. (vaikka veneilykausi oli vasta alussa)

## Aktiivisimmat ajat



## Aktiivisimmat ajat



## Aktiivisimmat ajat



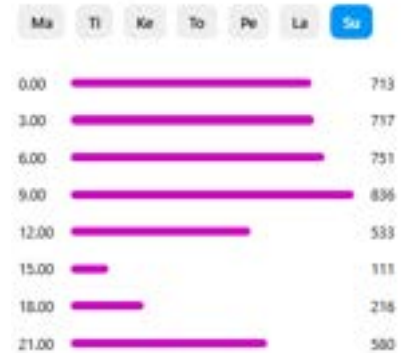
## Aktiivisimmat ajat



## Aktiivisimmat ajat



## Aktiivisimmat ajat



Analysoitu aktiivisimmat hetket, milloin sivustolla on katselijoita

Liite 3: Raportti veneilyturvallisuuskyselyn tuloksista

(Alkaen seuraavalta sivulta. Sivut 62-86)



**AMMATTIKORKEAKOULU**  
*University of Applied Sciences*

**Raportti**  
18.4.2025  
Turvallisuusjohtamisen ylempi AMK-tutkinto

Tatu Jahnsson

## Veneilyturvallisuuskysely 2025

Tatu Jahnsson

## Sisällys

1	Johdanto .....	4
2	Kyselytutkimuksen toteutus .....	4
	2.1 Tavoitteet ja kysymysten asettelu .....	4
	2.2 Vastaaajaryhmän valinta ja otanta .....	4
	2.3 Kysymystyypit .....	5
	2.4 Vastausprosentin varmistaminen .....	5
	2.5 Pilottikysely .....	5
	2.6 Kyselyn jakaminen ja aikarajat .....	5
3	Aineiston esittely ja tulokset .....	6
	3.1 Ikä .....	6
	3.2 Sukupuoli .....	7
	3.3 Veneiletkö .....	7
	3.4 Missä veneilet .....	8
	3.5 Omistatko venettä .....	9
	3.6 Oletko vuokrannut veneitä tai vesikulkuneuvoja? .....	10
	3.7 Miten haet tietoa veneilystä ja siihen liittyvistä säännöistä ja laeista? .....	11
	3.8 Nimeä palvelu tai sivusto, mistä olet hakenut tietoa veneilystä. ....	11
	3.9 Käytätkö sosiaalista mediaa? .....	12
	3.10 Mitä sosiaalisen median alustoja käytät? .....	12
	3.11 Seuraatko viranomaisten sosiaalista mediaa? .....	13
	3.12 Minkä viranomaisten tai merellisten sidosryhmien sosiaalista mediaa seuraat? .....	13
	3.13 Mitä viranomaisten käyttämää sosiaalisen median alustaa seuraat erityisesti? .....	14
	3.14 Mihin median tai sosiaalisen median alustoihin viranomaisten kannattaisi panostaa erityisesti? 14	
	3.15 Oletko saanut viranomaisten messuosastolta jotain uutta tietoa veneilystä tai veneilyturvallisuudesta? .....	15
	3.16 Mitä uutta tietoa olet viranomaisten osastolta saanut? .....	15
	3.17 Kävitkö vuoden 2024 messuilla viranomaisten osastolla? .....	15
	3.18 Mitä jäi päällimmäisenä mieleen viime vuoden osastolta? .....	15
	3.19 Mitä kehitysideoita kaipaisit viranomaisten osastolle? .....	16
	3.20 Onko veneturvallisuuslehti tuttu julkaisu? .....	16
	3.21 Oletko aikaisempina vuosina tutustunut kyseiseen julkaisuun? .....	16
	3.22 Milloin olet tutustunut kyseiseen julkaisuun ensi kertaa? .....	17
	3.23 Minkälaisia aiheita toivoisit veneilyturvallisuus -lehteen tulevina vuosina? .....	17
4	Johtopäätökset .....	17
	4.1 Vastaaajaprofiili .....	17

Tatu Jahnsson

4.2	Tavat etsiä tietoa veneilyturvallisuudesta .....	18
4.3	Sosiaalisen median rooli .....	19
4.4	Venemessut .....	20
4.5	Veneilyturvallisuuslehti .....	21
4.6	Yhteenveto .....	21
	Liitteet .....	23

Tatu Jahnsson

## 1 Johdanto

Tämä kysely toteutettiin yhteistyössä Laurea ammattikorkeakoulun kanssa, osana Turvallisuusjohtamisen YAMK-tutkinto-opiskelijan opinnäytettä.

Tämän kyselyn tarkoituksena on ollut kartoittaa merellisten viranomaisten viestinnän tehokkuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Kyselyn tavoitteena on kehittää, yhdenmukaistaa ja tehostaa viranomaisten viestintää veneilyturvallisuuteen liittyvissä asioissa. Toimeksiantajia tässä tutkimuksessa olivat Helsingin Poliisilaitos, Suomenlahden Merivartiosto, Traficom sekä Väylävirasto.

Yksi olennaisin tutkimusongelma on viranomaisten vaihtelevat tavat, ja alustat, miten he viestivät kohderyhmilleen. Tässä tutkimuksessa haluttiin tutkimuskysymyksillä tarkentaa: Mille kohderyhmälle viestitään? Mitä kanavia viestinnässä tulisi hyödyntää? Mitä odotuksia kohderyhmällä on viranomaisten viestintää kohtaan?

## 2 Kyselytutkimuksen toteutus

Kysymykset on toteutettu yhteistyössä Helsingin Poliisilaitoksen, Rajavartiolaitoksen, Traficom ja Väyläviraston kanssa. Tuloksia tullaan hyödyntämään yllä mainittujen viranomaisten viestinnän kehittämiseksi.

Idea tutkimuksesta syntyi viranomaisten venemessutyöryhmän suunnittelupalaverissa, ja osaltaan tämän takia kysely päätettiin toteuttaa Venemessujen 2025 yhteydessä, osana viranomaisten yhteistä messuosastoa. Tällä tapaa luontevasti saatiin toteutettua kysely halutulle kohderyhmälle, ja kyselyn aikaikkuna muodostui luontevasti 10 päiväisen messutapahtuman ajalle.

### 2.1 Tavoitteet ja kysymysten asettelu

Tavoitteena tutkimuksessa oli selvittää veneilijöiden tapoja hankkia tietoa veneilyyn liittyvästä lainsäädännöstä, ohjeista sekä turvallisuusasioista. Kysymysten asettelussa tavoitteena oli selvittää vastaajien ikä- ja sukupuolijakautuma, missä he veneilevät, omistavatko tai vuokraavatko he veneitä ja mitä alustoja he käyttävät tiedon hakemiseen.

Koska kysely päätettiin toteuttaa venemessujen yhteydessä, lisättiin tutkimukseen kysymyksiä myös liittyen venemessujen järjestelyihin sekä veneilyturvallisuuslehteen, jotta kyselyä voidaan hyödyntää paitsi viranomaisten viestinnän kehittämisessä, niin myös tulevien venemessujen suunnittelussa.

### 2.2 Vastaajaryhmän valinta ja otanta

Kyselytutkimus toteutettiin venemessuilla 2025 viranomaisten yhteisellä messuosastolla, joten otantana oli venemessuille osallistuvat ihmiset. Ennako-oletuksena oli, että viranomaisten osastolla käy veneilystä kiinnostuneita ihmisiä kaikista ikäryhmistä.

Tatu Jahnsson

Tutkimus toteutettiin Microsoft Forms alustalla, jolloin kyselyyn pystyi vastaamaan QR-koodin kautta.

Koska kysely tehtiin messuosastolla, ja ennako-oletuksena oli, että suuri osa potentiaalisista vastaajista on iältään varttuneempaa, niin kysymyksistä luotiin myös paperinen kyselylomake, minkä pystyi täyttämään myös paikan päällä ja palauttamaan palautuslaatikkoon. Näin pyrittiin mahdollistamaan suurempi otanta vastaajista.

Venemessuilla käy vuosittain kymmeniä tuhansia ihmisiä, ja suuri osa heistä vierailevat myös viranomaisten osastolla. Ennakkoon arvioimme, että kyselyyn tulee vastaamaan satoja ihmisiä, joten arvioimme että otoskoko tulee olemaan riittävä ja tulokset siten tulevat olemaan tilastollisesti merkittävät ja ne edustavat tutkittavaa populaatiota.

### 2.3 Kysymystyypit

Kysymyksissä käytimme sekä avoimia, että suljettuja kysymyksiä. Osassa kysymyksissä oli määritelty vain yksi vastausvaihtoehto. (esim: sukupuoli, ikä ja kyllä/ei -kysymykset) Osaan kysymyksissä annettiin mahdollisuus vastata useampi vaihtoehto, ja lisäksi käytimme avoimia kysymyksiä, jolloin vastaajalle annettiin mahdollisuus täydentää ja perustella vastauksiaan.

### 2.4 Vastausprosentin varmistaminen

Tässä kyselyssä emme käyttäneet kannustimia, koska odotusarvo oli, että messupisteellä käy riittävästi ihmisiä ja että osastolla kävijöistä riittävä määrä osallistuu kyselyyn.

Kysely toteutettiin anonyymisti, ja kysymyslomakkeessa kerrottiin vastaajille kyselyn tarkoitus ja mihin vastauksia tullaan käyttämään.

### 2.5 Pilottikysely

Ennen kyselyn toteutusta tehtiin pilottikysely, mihin osallistui omasta ystäväpiiristä valikoituja veneileviä ihmisiä sekä venemessutyöryhmäläisiä. Pilottikyselyn myötä kyselylomakkeesta löydettiin epäselvyyksiä sekä teknisiä ongelmia, mitkä saatiin korjattua pilottikyselyn ansiosta ennen lopullista kyselytutkimuksen aloittamista.

### 2.6 Kyselyn jakaminen ja aikarajat

Kysely toteutettiin venemessujen viranomaisten yhteisellä osastolla. Kyselytutkimukselle oli varattu pöytä, missä mainostettiin kyselyä ja siihen oli mahdollista vastata fyysisesti paperilomakkeella tai QR-koodin avulla mobiilisti. Kyselyn päätyttyä fyysisesti vastatut lomakkeet jäljennettiin Forms-lomakkeelle sähköiseen muotoon tulosten käsittelyä varten (Liite 1).

Kyselyn aikarajaksi määriteltiin venemessujen ajankohta, eli kyselyyn pystyi vastaamaan 7 - 16.2.2025 ajan.

Tatu Jahnsson

### 3 Aineiston esittely ja tulokset

Kyselylomakkeessa (Liite 1) kysyttiin 22 kysymystä. Kysymykset olivat jaettu viiteen kategoriaan, joiden avulla pyrittiin saamaan vastauksia tutkimuskysymyksiimme.

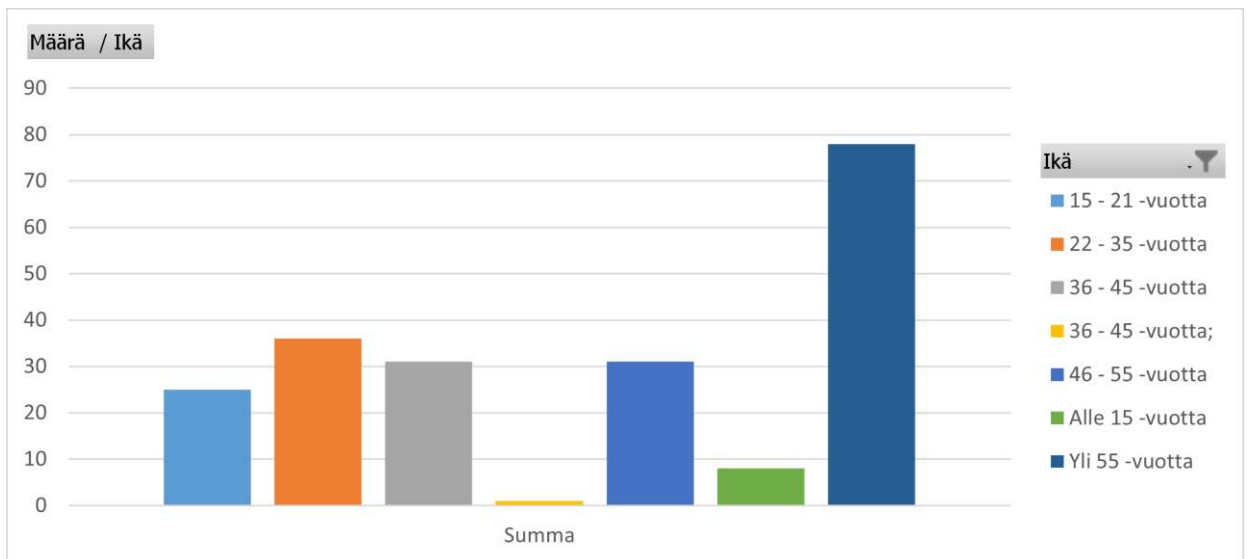
Ensimmäiset kuusi (6) kysymystä olivat suljettuja kysymyksiä, joiden avulla pyrittiin analysoimaan vastaajan profiilia. Kaksi (2) seuraavaa kysymystä kartoitti vastaajien tapoja etsiä tietoja veneilyturvallisuudesta. Seuraavat kuusi (6) kysymystä käsittelivät vastaajan sosiaalisen median käyttöä ja käyttötapoja. Lopuksi kysyttiin venemessuosastoon liittyviä (4), sekä veneilyturvallisuus -lehteen liittyviä kysymyksiä (4), joiden tarkoituksena on kehittää tulevien vuosien messuosastoa kohderyhmän toiveiden mukaiseksi.

Kyselyyn vastasi yhteensä 211 henkilöä. Paperinen lomake muodosti pienen haasteen siltä osin, että jotkut vastaajat jättivät vastaamatta oleellisiin kohtiin. Näiden vastaajien osuus oli kuitenkin niin pieni, että sen vaikutus kokonaistuloksiin ja tulosten analysointiin oli häviävän pieni.

Kyselyyn vastanneiden profiili oli laaja. Kyselyyn vastasi kaiken ikäisiä ja sukupuolisia. Valtaosa harrasti veneilyä ja suurin osa omisti itse veneen. Keskiverto vastaaja oli yli 55-vuotias mies, joka omistaa veneen ja veneilee merellä.

#### 3.1 Ikä

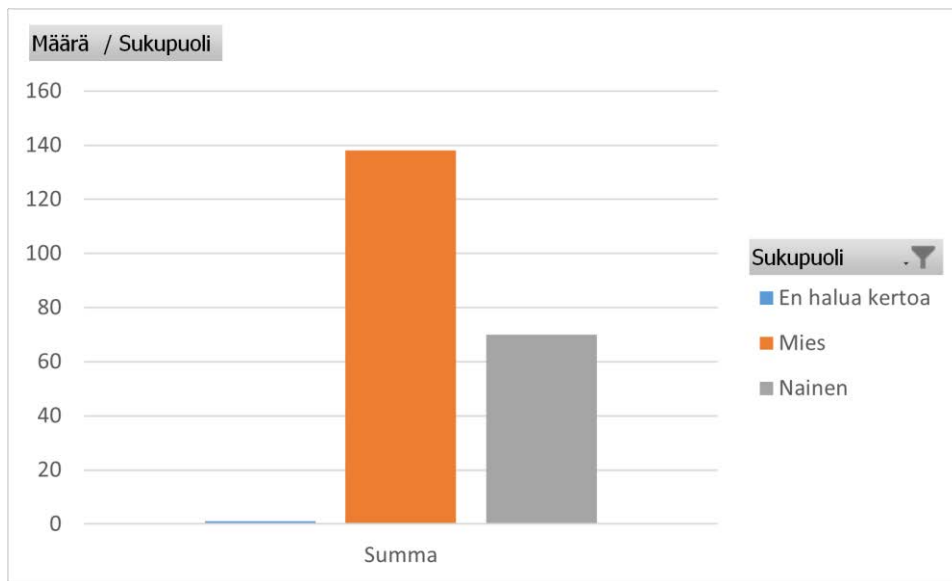
Vastaajista ylivoimaisesti suurin osa (37%) oli iältään yli 55-vuotiaita. Vastaajia löytyi kuitenkin kaikista ikäryhmistä.



Tatu Jahnsson

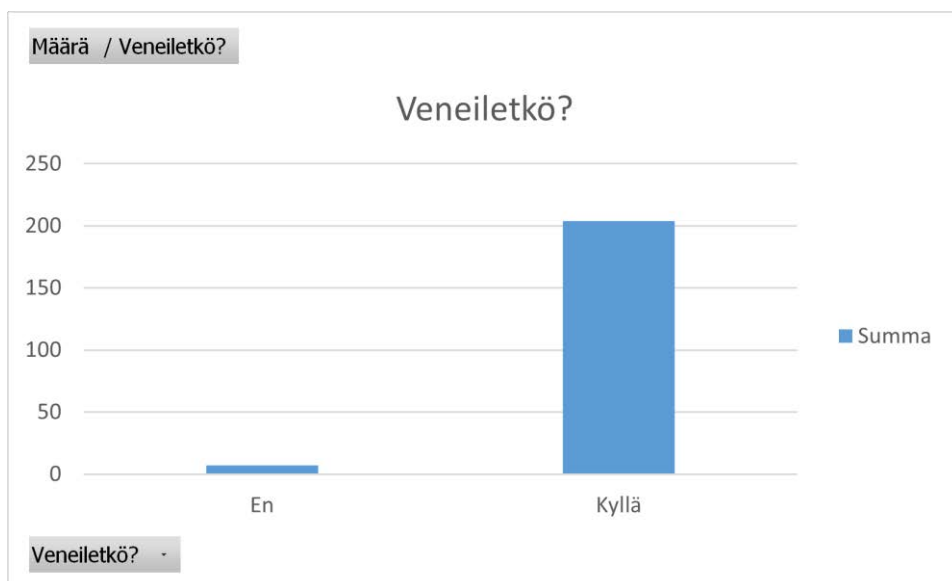
### 3.2 Sukupuoli

Vastaajista 65 % oli miehiä ja 33 % naisia. Kaksi vastaajaa ilmoitti sukupuolekseen muu ja yksi ei halunnut kertoa sukupuoltaan.



### 3.3 Veneiletkö

Vastaajista 97 % kertoi veneilevänsä.

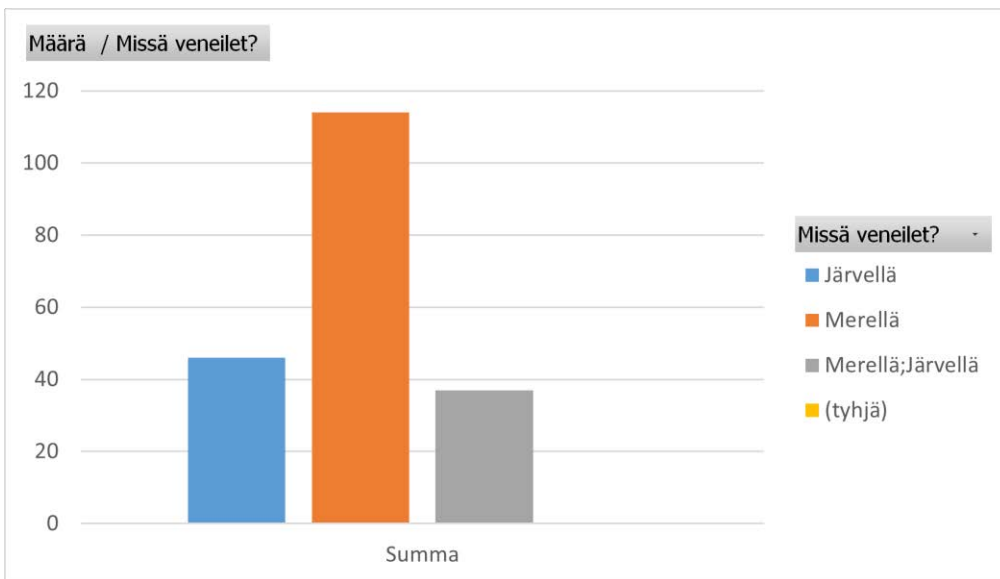


Tatu Jahnsson

### 3.4 Missä veneilet

Vastaajista 65 % vastasi veneilevänsä merellä ja 35 % järvillä. Kyseisistä vastaajista 37 oli vastannut molempiin vaihtoehtoihin.

#### 4. Missä veneilet?



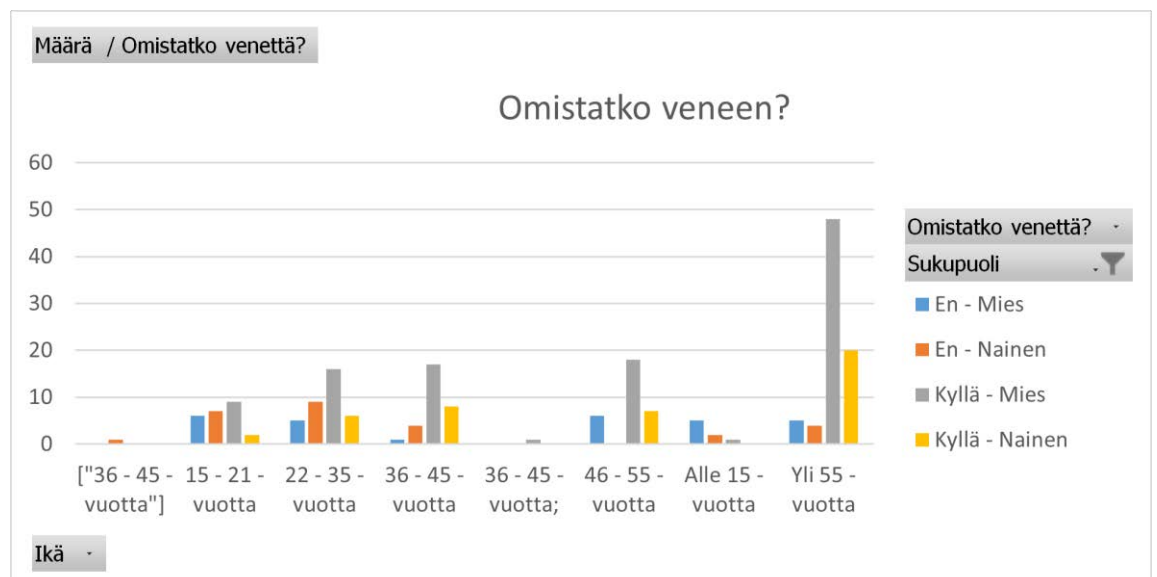
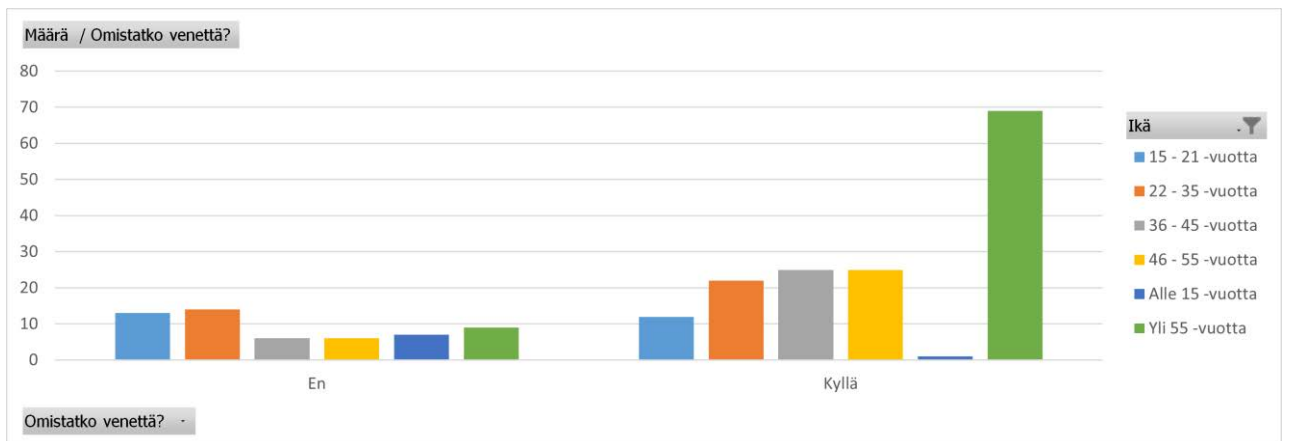
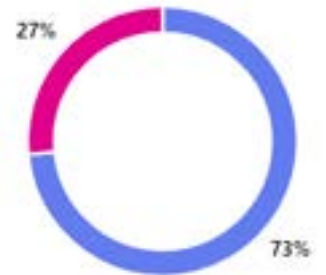
Tatu Jahnsson

### 3.5 Omistatko venettä

73 % vastaajista omisti itse veneen. Suurempi osa veneen omistajista oli miehiä ja veneen omistajista suurin ikäryhmä oli yli 55-vuotiaat.

#### 5. Omistatko venettä?

Kyllä	155
En	56



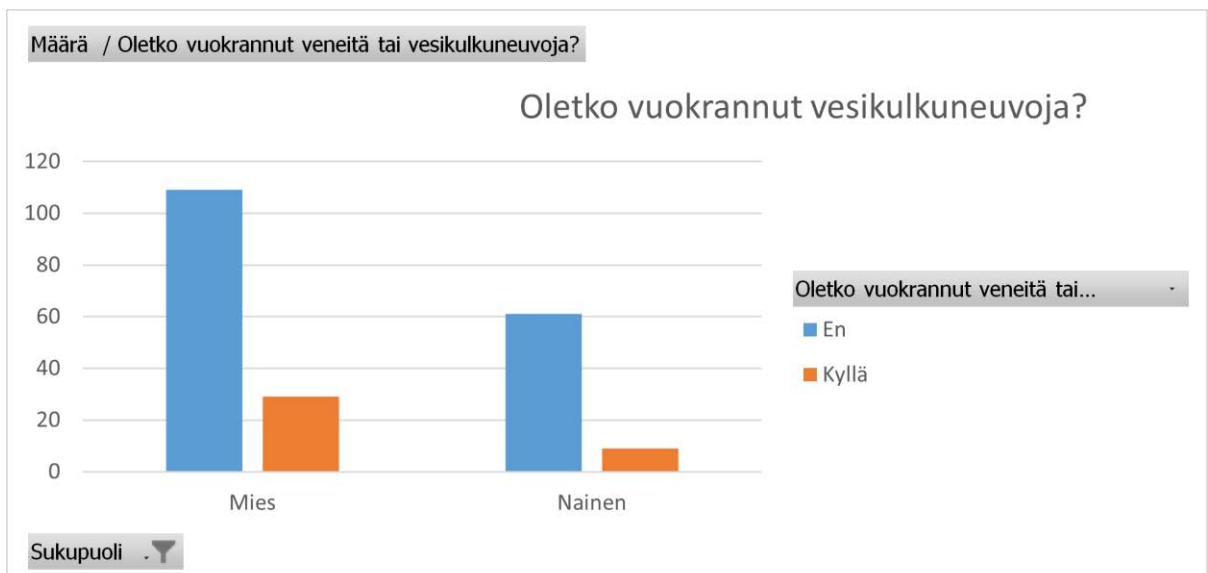
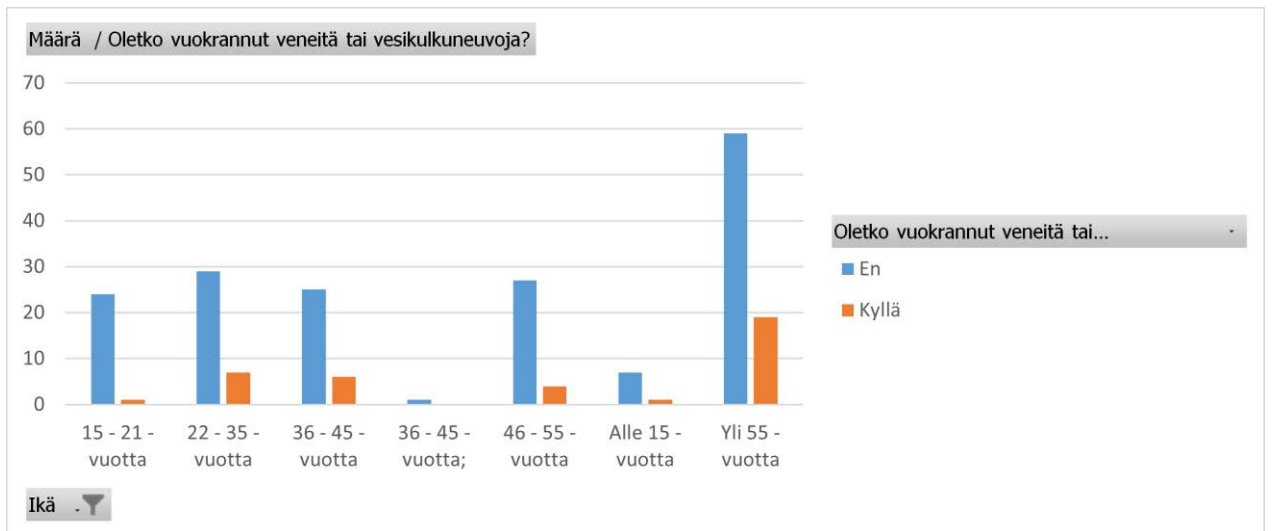
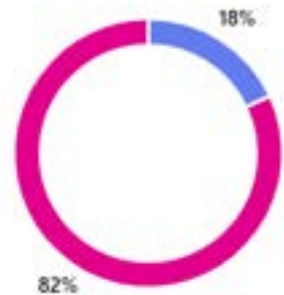
Tatu Jahnsson

### 3.6 Oletko vuokrannut veneitä tai vesikulkuneuvoja?

Kaikista vastaajista vain 18 % kertoi vuokranneensa joskus veneen tai vesikulkuneuvon. Vuokraajista suurempi osa on ollut miehiä. Vuokraajia löytyy miltei kaikista ikäryhmistä, mutta valtaosa on ollut yli 55-vuotiaita.

#### 6. Oletko vuokrannut veneitä tai vesikulkuneuvoja?

Kyllä	38
En	173



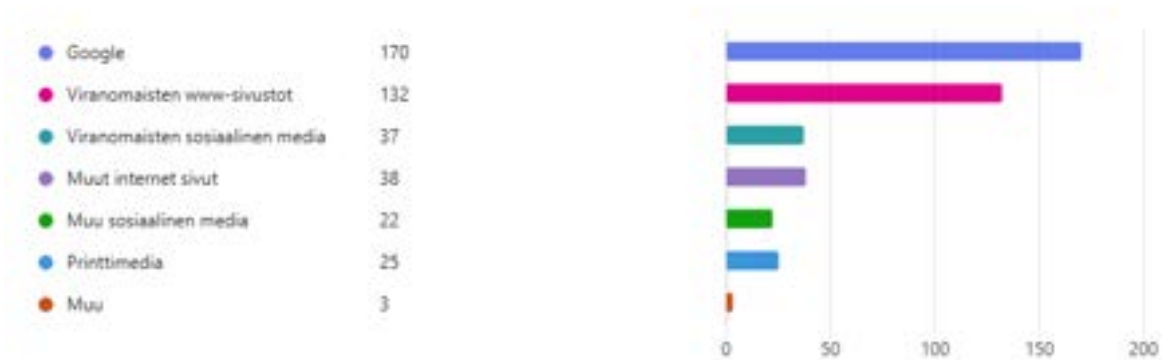
Tatu Jahnsson

### 3.7 Miten haet tietoa veneilystä ja siihen liittyvistä säännöistä ja laeista?

Tällä kysymyksellä selvitettiin, että mitä alustoja vastaajat käyttävät tiedon hankinnassaan. Vastausvaihtoehdoissa haluttiin tarkentaa vastauksia erittelemällä sosiaalisen median alustat sekä perinteiset selainpohjaiset sivustot. Haluttiin myös tarkentaa, että haetaanko tietoa viranomaisten omilta sivuilta, vai jotain muilta alustoilta.

Valtaosa vastaajista kertoi käyttävänsä Googlen hakukonetta sekä hakevansa tietoa viranomaisten www-sivustoilta. Myös sosiaalisesta mediasta ja muilta www-sivustoilta haetaan tietoa veneilystä.

7. Miten haet tietoa veneilystä ja siihen liittyvistä säännöistä ja laeista?



### 3.8 Nimeä palvelu tai sivusto, mistä olet hakenut tietoa veneilystä.

Tällä avoimella kysymyksellä pyrittiin saamaan lisää tarkennusta edelliseen kysymykseen. Avoimia vastauksia tuli yhteensä 110 kappaletta. Vastauksissa mainittiin vaihtelevasti veneilyyn liittyviä lehtiä, veneseurojen internet sivustoja sekä sosiaalinen media. Ylivoimaisesti yleisin vastaus oli, että tietoa haetaan Traficomien www-sivustolta (36 kertaa). Poliisin, Väyläviraston ja meripelastus-seuran (SMPS/Trossi) sivustot mainittiin myös useamman kerran.

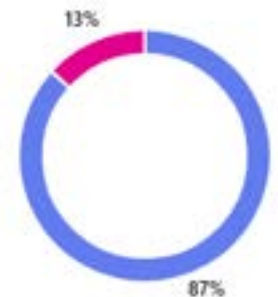
Tatu Jahnsson

### 3.9 Käytätkö sosiaalista mediaa?

Tällä kysymyksellä haluttiin alustaa tarkempia kysymyksiä sosiaaliseen mediaan liittyen, jotta pohjalla on ymmärrys siitä, että minkä verran vastaajat käyttävät sosiaalista mediaa. Vastaajista 87 % ilmoitti käyttävänsä sosiaalista mediaa.

9. Käytätkö sosiaalista mediaa?

● Käytän	183
● En käytä	28

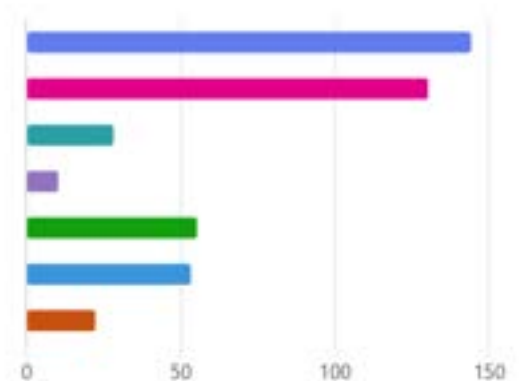


### 3.10 Mitä sosiaalisen median alustoja käytät?

Vastausten perusteella Facebook ja Instagram ovat viiteryhmässä selvästi muita somealustoja suosittumia. Tiktokia ja Snapchatia käyttää noin neljännes vastaajista. Vähemmän käytettyjä on viestipalvelu X sekä Telegram. Vaihtoehdon Muu-kohdan valinnee vastasivat avoimissa vastauksissaan käyttävänsä erityisesti youtubea, whatsappia sekä LinkedIniä.

10. Mitä sosiaalisen median alustoja käytät?

● Facebook	144
● Instagram	130
● X	28
● Telegram	10
● Tiktok	55
● Snapchat	53
● Muu	22



Tatu Jahnsson

### 3.11 Seuraatko viranomaisten sosiaalista mediaa?

59 % vastaajista kertoi seuraavansa viranomaisten sosiaalista mediaa.

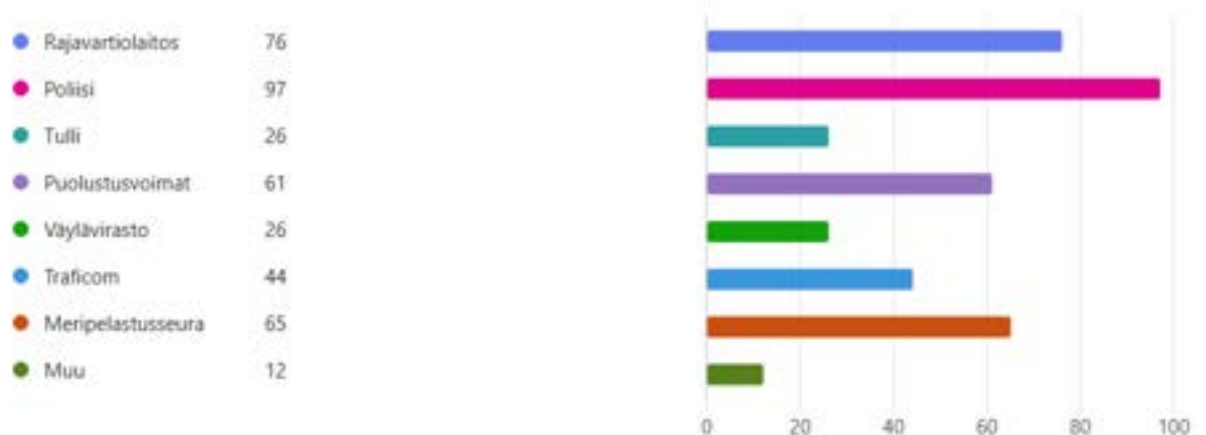
11. Seuraatko viranomaisten sosiaalista mediaa?



### 3.12 Minkä viranomaisten tai merellisten sidosryhmien sosiaalista mediaa seuraat?

Tällä kysymyksellä haluttiin luoda ymmärrystä siitä, että minkä viranomaisen tai sidosryhmän sosiaalinen media kiinnostaa vastaajia. Poliisi on vastausten perusteella seuratuin viranomainen. Rajavartiolaitos, Puolustusvoimat ja Meripelastusseura korostuu myös vastauksissa. Avoimissa Muukohdan vastauksissa mainittiin vaihtoehtojen lisäksi muun muassa ”Merivoimat”, Valtioneuvosto, Ministeriöt ja SUH.

12. Minkä viranomaisten tai merellisten sidosryhmien sosiaalista mediaa seuraat?



Tatu Jahnsson

### 3.13 Mitä viranomaisten käyttämää sosiaalisen median alustaa seuraat erityisesti?

Tällä kysymyksellä on tarkoitus tarkentaa some-alustojen käytön lisäksi sitä, että mitkä on erityisesti niitä alustoja, mitä vastaajat aktiivisesti seuraavat. Vastauksista käy ilmi, että Facebook ja Instagram ovat alustoja, mitä kohderyhmä tosiasiallisesti ja aktiivisesti käyttävät eniten.

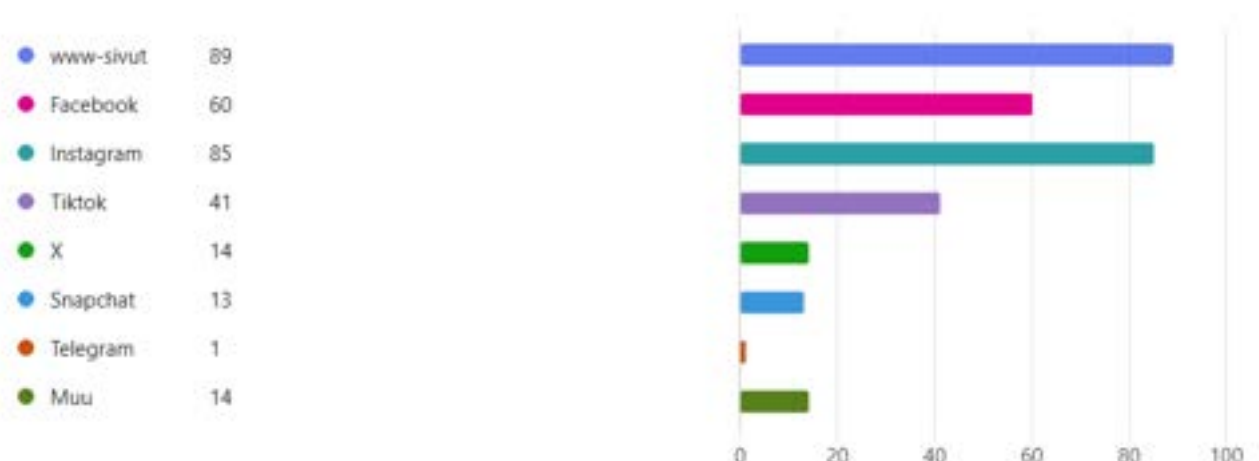
13. Mitä viranomaisten käyttämää sosiaalisen median alustaa seuraat erityisesti?



### 3.14 Mihin median tai sosiaalisen median alustoihin viranomaisten kannattaisi panostaa erityisesti?

Vastauksissa ilmenee, että www-sivustot ja Instagram ovat kohderyhmän mukaan alustoja, joihin kannattaa erityisesti panostaa. Facebookia ja Tiktokia suositeltiin seuraavaksi eniten.

14. Mihin median tai sosiaalisen median alustoihin viranomaisten kannattaisi panostaa erityisesti?



Tatu Jahnsson

### 3.15 Oletko saanut viranomaisten messuosastolta jotain uutta tietoa veneilystä tai veneilyturvallisuudesta?

Noin puolet vastaajista kertoi saaneensa uutta tietoa messuosastolta.

15. Oletko saanut viranomaisten messuosastolta jotain uutta tietoa veneilystä tai veneilyturvallisuudesta?

● Kyllä	108
● En	103



### 3.16 Mitä uutta tietoa olet viranomaisten osastolta saanut?

Avoimia vastauksia kysymykseen tuli yhteensä 43. Tietoa oli saatu todella monista asioista. Vastauksissa toistui erityisesti karttapalveluun/merikortteihin/N2000 -uudistukseen liittyvät vastaukset. Veneen varusteluun liittyvät vastaukset, väylä uudistus sekä eri lupiin liittyvät kysymykset/vastaukset.

### 3.17 Kävitkö vuoden 2024 messuilla viranomaisten osastolla?

65 % kyselyyn vastanneista oli vierailut aikaisemminkin viranomaisten osastolla venemessuilla käydessään.

17. Kävitkö vuoden 2024 messuilla viranomaisten osastolla?

● Kyllä	138
● En	73



### 3.18 Mitä jäi päällimmäisenä mieleen viime vuoden osastolta?

Kysymykseen tuli 42 vastausta. Vastauksissa toistui ”hyvät keskustelut”, osastolta saadut jakotarvit, karkit, koirat sekä vesijetti ja ilmatyynyalus (ilmatyynyalus tosin oli vuoden 2023 osastolla).

Tatu Jahnsson

### 3.19 Mitä kehitysideoita kaipaisit viranomaisten osastolle?

Kysymykseen tuli 32 vastausta. Useammassa vastauksessa toivottiin osastolle lisää viranomaisia. Erityisesti puolustusvoimia/merivoimia toivottiin mukaan. Myös uusia/lisää venekalustoa toivottiin. Enemmän interaktiivista toimintaa, vähemmän heijastimia ja lisää karkkia.

### 3.20 Onko veneturvallisuuslehti tuttu julkaisu?

64 % vastaajista ei ollut aiemmin kuullut veneilyturvallisuus -lehdestä.

20. Onko veneilyturvallisuuslehti tuttu julkaisu?

● Kyllä	76
● Ei	135

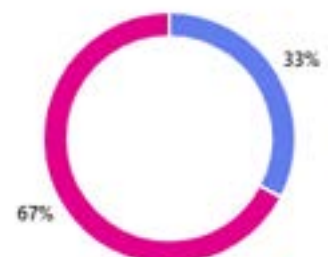


### 3.21 Oletko aikaisempina vuosina tutustunut kyseiseen julkaisuun?

67 % vastaajista ei ollut aiemmin tutustunut veneilyturvallisuus -lehteen.

21. Oletko aikaisempina vuosina tutustunut kyseiseen julkaisuun?

● Kyllä	69
● En	142



Tatu Jahnsson

### 3.22 Milloin olet tutustunut kyseiseen julkaisuun ensi kertaa?

66 % tutustui 2025 messuilla ensimmäistä kertaa veneilyturvallisuus -lehteen. 17 % oli löytänyt lehden 2024 ja 17 % vastaajista muisti lehden vuosien takaa.

22. Milloin olet tutustunut kyseiseen julkaisuun ensi kertaa?



### 3.23 Minkälaisia aiheita toivoisit veneilyturvallisuus -lehteen tulevina vuosina?

Kysymykseen vastattiin 31 kertaa. Vastauksissa toistui toive ajankohtaisista ja turvallisuuden kehityksen kannalta tärkeistä aiheista. Toivottiin haastatteluja ja tositarinoita viranomaistyöstä. Tietoa kalustoista, onnettomuuksista, vakuutuksista, katsastusasioista, kartoista, säännöistä yms.

## 4 Johtopäätökset

Kyselytutkimuksen otanta oli 211 henkilöä. Merkittävä valtaosa vastauksista tehtiin ennako-odotusten mukaisesti paperisella lomakkeella, mitkä palautettiin messupisteen palautuslaatikkoon. Jälkikäteen tarkasteltuna QR-koodin kautta verkkoselaimessa annettuja vastauksia oli yllättävän vähän (alle 50). 211 vastausta on tutkimuksen ennalta asetettujen tavoitteiden kannalta riittävä, mutta paremmalla kyselytutkimuksen markkinoinnilla, ja esimerkiksi messujen jakotavaroiden ehdollisen jakamisen käyttö kannustimena olisi varmasti nostanut huomattavasti kyselyyn vastanneiden määrää, koska messupisteellä kävijöitä oli kymmenen päivän aikana tuhansia.

Kyselylomakkeessa (Liite 1) kysyttiin 22 kysymystä. Kysymykset olivat jaettu viiteen kategoriaan, joiden avulla pyrittiin saamaan vastauksia tutkimuskysymyksiimme. Tämän vuoksi johtopäätökset ovat jaettu näihin viiteen eri kategoriaan.

### 4.1 Vastaajaprofiili

Ensimmäiset kuusi (6) kysymystä olivat suljettuja kysymyksiä, joiden avulla pyrittiin analysoimaan vastaajan profiilia. Vastaajaprofiili oli pitkälti ennako-odotusten kaltainen. Vaikuttaa, että keskimääräinen vastaaja on varttuneempi mies, joka omistaa veneen. 37 % vastaajista oli yli 55-vuotiaita ja 65 % oli miehiä. Vaikka suurin ryhmä kohderyhmästä vaikuttaa olevan edelleen varttuneempaa väestöä, niin tuloksista ilmenee selvästi, että veneily on kuitenkin kaiken ikäisten

Tatu Jahnsson

harrastus, ja veneily on nostamassa suosiota myös nuorempien keskuudessa. Yli 55-vuotiaiden jälkeen suurin ikäryhmä oli 22-35-vuotiaat (17 %), ja alle 22-vuotiaita oli yhtä paljon kuin 36-45-vuotiaita (16 %). Mikäli ikähaarukat määriteltäisiin alle 35-vuotiaisiin, 35-55-vuotiaisiin ja 55-vuotiaisiin, niin tulosten mukaan alle 55-vuotiaat ovat edelleen suurin kohderyhmä 37 %, toisena tulee alle 35-vuotiaat 33 % ja pienin on 35-55-vuotiaat 31 %. Eli ikäjakauma on loppu viimein hyvinkin tasainen.

Lähes kaikki vastanneista kertoo veneilevänsä. 73 % kertoi omistavansa veneen, ja tulosten tarkastelussa ilmeni, että vaikka veneen omistajista ylivoimaisesti suurin ryhmä on yli 55-vuotiaat, niin alle 22-vuotiaita lukuun ottamatta kaikissa ikäryhmissä suurin osa vastaajista omisti itse veneen. 15-21-vuotiaistakin miltei puolet kertoi omistavansa veneen. Vain 18 % vastaajista kertoi vuokraaneensa veneitä tai vesikulkuneuvoja.

Vastaajien profiilista voimme päätellä, että veneily harrastuksena on tasaisen suosittua iästä tai sukupuolesta riippumatta. Veneily on perinteinen harrastus, mitä jatketaan pitkälle eläkeikään saakka. Arvioisin, että selkeimmät syyt siihen, että varttuneempi väestö korostuu vastauksissa, tulee siitä, että veneily on verrattain kallis ja aikaa vievä harrastus. Kun ikää karttuu, ja ruuhkavuodet helpottavat, niin ihmisillä on keskimäärin enemmän aikaa ja varallisuutta harrastaa veneilyä. Tutkimus osoittaa kuitenkin, että veneilyä harrastaa tasaisesti kaiken ikäiset. Koska veneily on perinteisesti pitkäaikainen harrastus, niin varttuneemmalla harrastajakunnalla todennäköisesti tiedot ja taidot veneilystä on kertynyt pitkältä ajalta verrattuna nuorempaan väestöön. Tämän vuoksi viestinnän painotuksissa olisi tärkeää pystyä huomioimaan erityisesti tämä nuorempi veneilijäkuunta. Unohtamatta pidempään harrastaneiden tiedon ja osaamisen päivittämistarpeita.

Tutkimustuloksia tarkastellessa täytyy huomauttaa, että kyselyn järjestäminen venemessujen yhteydessä rajaa tietysti vastaajaprofiilin nimenomaan vain veneilyä kiinnostuneisiin, koska messut vetävät tietyn tyyppistä profiilia paikalle. Mutta koska kyseessä on nimenomaan veneilyä harrastaville suunnatun viestinnän kehittämiseksi tehty tutkimus, niin ei ole tarkoituksenmukaistakaan pyrkiä tekemään koko väestöön suunnattavaa tutkimusta, vaan voidaan todeta, että vastaajaprofiili tukee tutkimuksen tarkoitusta.

#### 4.2 Tavat etsiä tietoa veneilyturvallisuudesta

Kaksi (2) seuraavaa kysymystä kartoitti vastaajien tapoja etsiä tietoa veneilystä ja siihen liittyvistä säännöistä ja laeista. Vastauksista tuli selvästi ilmi, että perinteinen google -hakukone on se tapa, millä ihmiset hakevat tietoa. Viranomaisten, sidosryhmien ja palveluntarjoajien www-sivut nousivat selvästi kyselyssä suurimmiksi tiedon haun kanaviksi. Sosiaalisen median tiedon haun kanavana mainitsi 14 % vastaajista ja perinteisen printtimedian vain 6 %. Tästä voimme päätellä, että perinteisten verkkosivujen kehittämiseen kannattaa edelleen panostaa, erityisesti sen osalta, että haluttu tieto on helposti löydettävissä.

Tatu Jahnsson

### 4.3 Sosiaalisen median rooli

Seuraavat kuusi (6) kysymystä käsittelevät vastaajan sosiaalisen median käyttöä ja käyttötapoja. 87 % vastaajista kertoi käyttävänsä sosiaalista mediaa. Sosiaalisen median alustoista eniten käyttäjiä oli Facebookilla (n.68 %) sekä Instagramilla (n.62 %). Tiktokia ja Snapchatia käyttivät noin 12 % vastaajista. 59 % kertoi seuraavansa viranomaisten sosiaalista mediaa ja kysyttäessä mitä viranomaisten käyttämää some-alustaa seurataan erityisesti, jälleen esiin nousi Facebook (37 %) ja Instagram (42 %).

Mielenkiintoinen huomio on, että vaikka Facebookin käyttäjiä on enemmän, niin Instagramissa viranomaisia ilmoitti seuraavansa useampi kuin Facebookissa. Vastaavanlainen selkeästi sosiaalisen median käyttöön liittyvä huomio on, kun kysyttiin että minkä viranomaisen tai sidosryhmän sosiaalista mediaa seuraat. Siinä missä vastaajat aiemmin kertoivat etsivänsä tietoa erityisesti Traficom sivujen kautta, niin Traficom sosiaalista mediaa kertoo seuraavansa vain 20 % kaikista vastaajista. Sosiaalisessa mediassa sen sijaan seuratuimpia viranomaisia on Poliisi (46 %), Rajavartiolaitos (36 %), Meripelastusseura (31 %) sekä Puolustusvoimat (29 %). Osaltaan ilmiötä selittää se, että sosiaalisessa mediassa seuraamisen syitä on muitakin, kuin veneilyyn liittyvät kiinnostukset.

Tiedottamisessa on hyvä mieltää se, että sosiaalisen median tehokas ylläpitäminen ja kehittäminen ja laadukkaiden sekä informatiivisten verkkosivujen kehittäminen ei ole toisiaan korvaavia viestintäkeinoja. Siinä missä perinteisten verkkosivujen rooli tiedonhaun kanavana on edelleen olennaisen tärkeä, niin voidaan tehdä päätelmä, että esimerkiksi uuden tiedon, teemojen ja ajankohtaisten ilmiöiden informoinnissa sosiaalisen median roolia kannattanee kasvattaa. Lisäksi sosiaalisen median alustoille on tärkeää luoda selkeät linkit, mitä kautta seuraajat löytävät tiensä verkkosivuille, mistä tarkempaa tietoa on löydettävissä helpommin.

Kysyttäessä, että mihin median tai sosiaalisen median alustoihin viranomaisten kannattaisi panostaa erityisesti, www-sivut olivat niukasti kärkisijalla. 42 % olivat sitä mieltä, että www-sivuihin kannattaa erityisesti panostaa. 40 % vastasivat Instagramin, 28 % Facebookin, 19 % Tiktokin ja 7 % vastasivat X tai Snapchat. Tämä oli ehkä kyselyn oleellisin kysymys, ja vastaukset vahvistavat yllä mainittua näkemystä siitä, että sosiaalisen median alustoilla tapahtuvaan viestintään on selkeästi kysyntää. Mutta huomioitava on, kuten tiedonhakatavoista kysyttäessä tuli ilmi, että spesifiä tietoa/vastausta etsittäessä, ihmiset hakeutuvat Googlen ja www-sivujen puoleen.

Johtopäätöksenä tutkimuksen tuloksista sosiaalisen median rooliin liittyen voitaisiin vetää, että sosiaalisen median kanavia seuraa yli puolet kyselyyn vastanneista. Vaikka kaikki vastaajista ovat veneilyä harrastavia, ja tarvittaessa hakevat aktiivisesti tietoa googlen ja viranomaisten www-sivujen kautta tarpeisiinsa, niin sosiaalisessa mediassa seurattavat kohteet ei välttämättä ole niitä samoja viranomaisia, joita mainittiin tärkeinä tiedonlähteinä tietoa etsittäessä. Esimerkiksi Poliisin ja Puolustusvoimien sosiaalinen media harvemmin painottaa veneilyyn liittyviä tiedotteita julkaisuissaan, joten syitä kiinnostukseen ovat muut asiat kuin veneilyyn liittyvät.

Tatu Jahnsson

Merellisten viranomaisten viestinnän ammattilaisten on tärkeää ottaa huomioon se, että tänä päivänä tärkeitä tietoiskuja tehdessä, pelkästään verkkosivustot ja perinteiset mediat ei välttämättä tavoita kohdeyleisöä yhtä tehokkaasti kuin aiemmin. Mikäli halutaan, että tärkeät tietoiskut (esimerkiksi lakiuudistukset, ajankohtaiset ilmiöt kuten GPS-häirintä tai uudet veneilijöille kohdistetut palvelut) löytävät kattavammin oikean kohdeyleisön, niin on suositeltavaa tehdä yhteistyötä sosiaalisessa mediassa muiden viranomaisten kanssa. Esimerkiksi suunnittelemalla ja jakamalla yhteisiä tietoiskuja, sekä jakamalla aktiivisesti muiden viranomaisten tärkeitä julkaisuja eteenpäin omilla alustoillaan. Tämän päivän teknologia ja some-alustat mahdollistavat näillä keinoin katselukertojen moninkertaistamisen hyvin pienillä teoilla, jos vaan yhteistyö viranomaisten viestinnässä toimii.

#### 4.4 Venemessut

Vaikka itse tutkimuksen olennaisimmat tiedusteluongelmat ja tutkimuskysymykset keskittyivät edellä mainittuihin kolmeen kategoriaan, niin kysely haluttiin hyödyntää samalla venemessujen ja veneilyturvallisuuslehden kehittämiseksi. Siksi kysyttiin myös venemessuosastoon liittyviä kysymyksiä (4), joiden tarkoituksena on kehittää tulevien vuosien messuosastoa kohderyhmän toiveiden mukaiseksi.

Hieman yli puolet (51 %) vastaajista kertoi saaneensa messuosastolla vieraillessaan jotain uutta tietoa veneilystä tai veneilyturvallisuudesta. Avoimia vastauksia kysymykseen tuli yhteensä 43 kappaletta. Tietoa oli saatu todella monista asioista. Vastauksissa toistui erityisesti karttapalveluun/merikortteihin/N2000 -uudistukseen liittyvät vastaukset. Veneen varusteluun liittyvät vastaukset, väylä uudistus sekä eri lupiin liittyvät kysymykset/vastaukset. Nämä ovat pitkälti niitä teemoja, joita venemessuja ja lehteä suunnitellessa oli nostettu kantaviksi teemoiksi suunnittelu-pöydällä. Voidaan tehdä johtopäätös, että messujen toteutus on onnistunut tavoitteiden mukaisesti, ja suunnittelutyöryhmän toimintaa voidaan pitää jatkossakin tärkeänä.

65 % vastaajista kertoi käyneensä viranomaisten messuosastolla myös edellisenä vuonna 2024. Kysyttäessä, että mitä jäi viranomaisten osastolta mieleen vuodelta 2024, kysymykseen tuli 42 vastausta. Vastauksissa toistui ”hyvät keskustelut”, osastolta saadut jakotavarat, karkit, koirat sekä vesijetti ja ilmatyynyalus (ilmatyynyalus tosin oli vuoden 2023 osastolla).

Kysyttäessä, että mitä kehitysideoita kaipaat viranomaisten osastolle, vastauksia tuli 32. Useammassa vastauksessa toivottiin osastolle lisää viranomaisia. Erityisesti puolustusvoimia/merivoimia toivottiin mukaan. Myös uusia/lisää venekalustoa toivottiin. Enemmän interaktiivista toimintaa, vähemmän heijastimia ja lisää karkkia.

Johtopäätöksenä venemessujen viranomaisten yhteisen osastoon liittyvistä kysymyksistä voisi tehdä päätelmän, että asiat, joita on pyritty informoimaan messukävijöille, on saatu melko hyvin viestittyä kohderyhmälle. Erilaiset kannustimet, kuten jakotavarat, eläimet ja kalusto, ovat niitä asioita mitkä jäävät vierailijoille päällimmäisenä messuilta mieleen. Samat asiat toistuvat myös kehittämistoiveissa. Tulevien vuosien messuja suunnitellessa kehityskohdiksi voisi suositella

Tatu Jahnsson

useamman viranomaisen houkuttelu yhteiselle osastolle. Lisäksi interaktiivisuuden kehittäminen nousi vahvasti kehitysehdotuksena.

#### 4.5 Veneilyturvallisuuslehti

Veneilyturvallisuuslehti on aikaisemmin Helsingin Poliisipäällystökerhon tuottama viranomaisyhteistyön koostettu julkaisu, mikä on ollut osa viranomaisten venemessujen osastoa vuodesta 1990. Muutaman vuoden tauon jälkeen Helsingin Liikennepoliisimieskerho aloitti lehden julkaisun uudestaan venemessuille 2024. Tähän kyselyyn haluttiin lopuksi ottaa viimeisenä kategoriana messulehteen liittyviä kysymyksiä.

64 % vastaajista kertoi, että veneilyturvallisuuslehti ei ollut ennalta tuttu julkaisu. Vain 33 % oli tutustunut lehteen aikaisempina vuosina. 17 % kertoi tutustuneensa lehteen ensimmäistä kertaa vuonna 2024, 8 % aiemmin 2010-luvulla, 5 % muistaa lehden 2000-luvun puolelta ja 4 % kertoi tutustuneensa lehteen jo 1990-luvulla.

Kysyttäessä, että minkälaisia aiheita lehteen toivottaisiin jatkossa, kysymykseen vastattiin 31 kertaa. Vastauksissa toistui toive ajankohtaisista ja turvallisuuden kehityksen kannalta tärkeistä aiheista. Toivottiin haastatteluja ja tositarinoita viranomaistyöstä. Tietoa kalustoista, onnettomuuksista, vakuutuksista, katsastusasioista, kartoista, säännöistä yms. Tässä on mainittuna monia asioita, mihin lehden suunnittelussa on jo pyritty vastaamaan, mutta kehittämiskohteiksi voitaisiin nostaa esimerkiksi tositarinoiden kerääminen keikoilta sekä haastattelut.

#### 4.6 Yhteenveto

Tämän raportin johdannossa mainittiin, että kyselyn tarkoituksena on ollut kartoittaa merellisten viranomaisten viestinnän tehokkuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Kyselyn tavoitteena on kehittää, yhdenmukaistaa ja tehostaa viranomaisten viestintää veneilyturvallisuuteen liittyvissä asioissa.

Tutkimusongelmaksi kerrottiin viranomaisten vaihtelevat tavat, ja alustat, miten he viestivät kohderyhmilleen. Tässä tutkimuksessa haluttiin tutkimuskysymyksillä tarkentaa: Mille kohderyhmälle viestitään? Mitä kanavia viestinnässä tulisi hyödyntää? Mitä odotuksia kohderyhmällä on viranomaisten viestintää kohtaan?

Tutkimuksen tuloksena saatiin vastaukset yllä mainittuihin tutkimuskysymyksiin. Tutkimuksen tuloksena voidaan tarkemmin määritellä veneilyturvallisuusviestinnän kohderyhmä, ymmärretään paremmin mitä kanavia olisi järkevää käyttää, ja miten niitä tulisi käyttää, jotta kohderyhmä tavoitettaisiin mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi saatiin vastauksia, että mihin alustoihin kohderyhmien mielestä viranomaisten kannattaisi panostaa viestinnässään. Lisäksi saatiin vastauksia siihen, että minkälaisista asioista kohderyhmä on kiinnostunut saamaan informaatiota.

Tämä tutkimus ei ratkaissut johdannossa mainittua tutkimusongelmaa viranomaisten vaihtelevista tavoista ja alustoista, mitä he käyttävät viestinnässään. Mutta tutkimuksen tulosten, ja raportissa

Tatu Jahnsson

käsiteltyjen pohdintojen avulla voidaan ryhtyä paremmin toimenpiteisiin, joilla viestintää pystytään yhtenäistämään, tehostamaan ja tarkoituksenmukaistamaan tulevaisuudessa paremmin.

Tatu Jahnsson

Liitteet

Liite 1: Veneilyturvallisuuskysely (Kaavake) ..... 22-23

Tatu Jahnsson

Veneilyturvallisuuskysely 2025  
Merellisten viranomaisten viestintäRUKSI NIIN MONTA VAIHTOEHTOA,  
KUIN HALUAT

## Ikä:

- Alle 15-vuotta  
 15-21 v  
 22-35 v  
 36-45 v  
 46-55 v  
 Yli 55 v

## Sukupuoli:

- Mies  
 Nainen  
 Muu  
 En halua sanoa

## Veneiletkö?

- Kyllä  
 En

## Omistatko veneen?

- Kyllä  
 En

Oletko vuokrannut veneitä tai  
vesikulkuneuvoja?

- Kyllä  
 En

Miten haet tietoa veneilystä ja  
siihen liittyvistä säännöistä ja  
laeista?

- Google  
 Viranomaisten internetsivut  
 Viranomaisten Sosiaalinen  
media  
 Muut internetsivut (Mitkä?)  
 Muu sosiaalinen media (Mitkä?)  
 Printtimedia (Mitkä julkaisut?)

Vastaus: \_\_\_\_\_

Nimeä palvelu tai sivusto, mistä  
olet hakenut tietoa veneilystä.\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Käytätkö sosiaalista mediaa?

- Kyllä  
 En

Mitä sosiaalisen median alustoja  
käytät?

- Facebook  
 Instagram  
 X  
 Telegram  
 Tiktok  
 Snapchat  
 Muu (mikä)

Muu: \_\_\_\_\_

Seuraatko viranomaisten sosiaalista  
mediaa?

- Kyllä  
 En

Minkä viranomaisten tai  
merellisten sidosryhmien  
sosiaalista mediaa seuraat?

- Rajavartiolaitos  
 Poliisi  
 Tulli  
 Puolustusvoimat  
 Väylävirasto  
 Traficom  
 Meripelastusseura  
 Muu (Mikä)

Muu: \_\_\_\_\_

Mitä viranomaisten käyttämää  
sosiaalisen median alustaa seuraat  
erityisesti?

- Facebook  
 Instagram  
 Tiktok  
 X  
 Snapchat

Mihin median tai sosiaalisen  
median alustoihin viranomaisten  
kannattaisi panostaa erityisesti?

- Www-sivut  
 Facebook  
 Instagram  
 Tiktok  
 X  
 Snapchat  
 Telegram  
 Muu, mikä?

Muu: \_\_\_\_\_

Oletko saanut viranomaisten  
messuosastolta jotain uutta tietoa  
veneilystä tai  
veneilyturvallisuudesta?

- Kyllä  
 En

Mitä: \_\_\_\_\_

Kävitkö myös viime vuonna 2024  
viranomaisten osastolla?

- Kyllä  
 En

Mitä kehityskohteita kaipaisit  
viranomaisten osastolle?\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_Mitä jäi parhaiten mieleen viime  
vuoden osastolta?\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_Onko veneilyturvallisuuslehti tuttu  
julkaisu?

- Kyllä  
 Ei

Oletko aikaisempina vuosina  
tutustunut kyseiseen julkaisuun?

- Kyllä  
 En

Milloin olet tutustunut kyseiseen  
julkaisuun ensi kertaa?

- Tänään  
 Viime vuonna  
 2010-luvulla  
 2000-luvulla  
 1990-luvulla

Minkälaisia aiheita toivoisit  
veneilyturvallisuuslehden tulevina  
vuosina?\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Tatu Jahnsson

Veneilyturvallisuuskysely 2025  
Merellisten viranomaisten viestintä



Tämä kysely toteutetaan yhteistyössä Laurea ammattikorkeakoulun kanssa, osana Turvallisuusjohtamisen YAMK-tutkinto-opiskelijan opinnäytettä.

Tämän kyselyn tarkoituksena on kartoittaa merellisten viranomaisten viestinnän tehokkuutta ja tarkoituksenmukaisuutta.

Kyselyn tavoitteena on kehittää, yhdenmukaistaa ja tehostaa viranomaisten viestintää veneilyturvallisuuteen liittyvissä asioissa.

Kysymykset on toteutettu yhteistyössä Helsingin Poliisilaitoksen, Rajavartiolaitoksen, Traficommin sekä Väyläviraston kanssa. Tuloksia tullaan hyödyntämään yllä mainittujen viranomaisten viestinnän kehittämiseksi.

Voit vastata myös sähköisesti osoitteessa:

<https://forms.office.com/e/gLVUXMr27S>

tai



Kiitos vastauksistasi!

Ystävällisin terveisin

Tatu Jahnsson

Ylikonstaapeli Helsingin Poliisilaitos /  
Turvallisuusjohtamisen Tradenomi YAMK-opiskelija

Liite 4: Artikkelit: Venemessut 2024, Tatu Jahnsson, HLPK 1/2024-lehti

(Alkaen seuraavalta sivulta. Sivut 88-91)

# Venemessut 2024

Kuvat: Tatu Jahnesson



Viranomaisten yhteinen messuosasto. Mukana siis Poliisi, Rajavartiolaitos, Traficom ja Väylävirasto.

*Vene 24 Båt -messut ovat Pohjoismaiden suurin venetapahtuma, ja se keräsi tänä vuonna yli 57 000 veneilijää, vesiharrastajaa ja kalastajaa Helsingin Messukeskukseen 9 – 18.2.2024 välisenä aikana.*

Päivää ennen venemessujen alkamista torstaina 7.2.2024 Helsingin Sanomat muisteli ”HS 50 vuotta sitten 7.2.1974” osiossaan, kuinka: ”Helsingin messuhalleissa avataan perjantaina veneteollisuuden suurkatselmus.”. Kyseessä oli viimeistä kertaa Mannerheimintien varressa olevissa tiloissa järjestetyt venemessut. Seuraavana vuonna 1975 järjestettäisiin ensimmäistä kertaa nykymuotoiset Venemessut uusissa Pasilan Messukeskuksen tiloissa.

Miksi aloittaa tämä artikkeli siteeraamalla Helsingin Sanomien historiikkaa? Siksi että ensi vuonna tulee 50-vuotta täyteen siitä, kun ensimmäiset nykymuotoiset venemessut järjestettiin. Vuonna 2015, kun venemessut juhli 40-vuotista

taivaltaan Messukeskuksessa, STT kirjoitti tiedotteen, kuinka 23 yritystä tai organisaatiota on ollut mukana messuilla alusta asti. Mukana mainittujen organisaatioiden joukossa oli myös Poliisi. Poliisi on osallistunut ensin Liikkuvan Poliisin, ja sittemmin Helsingin Poliisilaitoksen, alaisuudessa toimivan Venepoliisin joukolla Venemessuille alusta alkaen.

22.8.2023 Suomenlinnan merivartioaseman legendaarisen ulkosaunan tuvassa järjestettiin ties monettako kertaa venemessuihin liittyvä viranomaisten yhteiskokous. Paikalla oli edustusta Rajavartiolaitokselta, Traficomista, Väylävirastosta sekä Poliisista. Helsingin Poliisilaitoksen edustajana kyseisessä järjestelyporukassa oli kerhomme pitkäaikainen hallituksen jäsen, ja entinen puheenjohtaja, ylikonstaapeli Jukka Grönlund. Nyt tilanne oli semmoinen, että Jukalla ansaitut eläkepäivät hämmöttivät jo lähitulevaisuudessa, ja allekirjoittanut sattui olemaan ”oikeaan aikaan oikeassa paikassa”. Pääsin siis Jukan kaverina osallistumaan kokoukseen, ajatuksena että tehdään luonteva



vastuun siirto syksyn mittaan Jukalta minulle. Olin siis tuolloin työkierrolla venepoliisissa, ja aihe on lähellä sydäntä, joten lupauduin jatkamaan Jukan vuodesta 2006 hoitamaa pestiä, jotta saadaan tulevat venemessut järjestettyä ja Poliisi mukaan paikalle edustamaan.

Olin siis lupautunut jatkamaan Jukan pestiä venemessujen viranomaispisteen järjestelyporukassa, ja minulle myytiin tehtävä melko kevyenä "muutamien kokousten" verran aikaa vievänä hommana. No eihän se lopulta ihan vasemmalla kädellä tehtävissä ollut. Tosin osittain tämä oli myös omaa syytäni, kun pitää aina vähän innostua kaikesta.

Yllä mainitussa suunnittelukokouksessa pöydällä sattui lojumaan vuonna 2019 julkaistu Veneilyturvallisuus -lehti. Kokouksessa heräsi jossain vaiheessa keskustelu siitä, että tuota lehteä on kyselty viime messuilla, ja sitten muisteltiin miten hyvä ja suosittu julkaisu ja tiedotuskanava kyseinen lehti on ollut vesillä liikkujille. Ihmettelimme lehteä hetken aikaa, kävi ilmi, että julkaisu on mennyt tauolle koronavuosien takia tulleen messutauon takia, ja lopulta päättynyt julkaisijan, eli Helsingin Poliisipäällystökerhon, lakkauttamisen vuoksi. Kuunneltuani keskustelua hetken aikaa, menin tokaisemaan että "eiköhän siis herätetä lehti henkiin!". Näin olin yhden kokouksen aikana lupautunut vastaamaan sekä Poliisin osuudesta messujen järjestelyissä, että herättämään Veneilyturvallisuuslehden henkiin.

Joskus voisi opetella pitämään suunsa kiinni.

Venemessujen järjestelyt eivät lähteneet käyntiin ihan niin rutiinilla, kuin oletettiin. Kuten kaikki tiedämme, niin taloudellinen tilanne on mikä on, ja sehän tarkoittaa myös Poliisilaitoksellamme sitä, että asioista pitää tinkiä. Venemessuille osallistuminen ei ole todellakaan ilmaista, ja siksi meinasi tulla esteitä tielle. Koska kuten yllä jo kerroin, niin mielestäni Venepoliisin osallistuminen venemessuille on paitsi viranomaisten PR:n ja veneilyturvallisuuden edistämisen vuoksi ensisijaisen tärkeää, niin myös perinteet velvoittavat. Siksi herätin omassa yksikössäni keskusteluun semmoisen ajatuksen, että pitäisikö jatkossa venemessujen järjestelytaakkaa jakaa Helsingin Poliisilaitokselta myös Poliisihallituksen ja Poliisiammattikorkeakoulun harteille. Vuoden 2024 messujen osalta aikapaine oli jo niin kova, että Polamkia ja Pohaa ei saataisi tähän vielä mukaan, joten tein venemessuista 2024 hankintaesityksen, missä kirjasin tämän keskustelun herättelyn hankintaesitykseen ehdoksi vuoden 2024 messujen rahoitukselle. Ja läpihän se ehdotukseni meni. Taisin saada vielä palautteeksi johdolta, että oli harvinaisen hyvin ja kattavasti koostettu hankintaesitys. Nyt enää tarvitsi pysyä budjetissa, mikä sekään ei lopulta kallistuneiden kulujen vuoksi ollut mikään selviö. Messut kuitenkin saatiin toteutumaan.

No entäs sitten se lehti. Kun menin kokoukses-

sa möllyttämään, että herätelläänpäs tästä yksi lehti henkiin, niin sehän tarkoitti, että ei muuta kuin hommiin. Ehdotin Helsingin Liikennepoliisimieskerhon hallitukselle, että eikös lähdetä julkaisemaan Päälystökerholta jäänyttä lehteä tällä porukalla. Tuli vihreää valoa, joten tämän lehden päätoimittajan, Minna Ojajärven tuella ja opeilla meikäläisestä tuli päätoimittaja. Toimittajan kokemusta oli toki taustalla jo yhden jutun verran sekä HLPK:n lehdestä, että Poliisifudis lehdestä. Juttujen kerääminen osoittautui lopulta helpoksi. Lähes kaikista viranomaisista ja sidosryhmistä, keihin olin yhteydessä, innostuttiin ja juttuja tuli paljon. Jouduin kustantajan kanssa neuvottelemaan lisä sivuja, että kaikki jutut mahtuivat. Toki, jotta en itselleni tätä liian helpoksi tehnyt, niin lupauduin itsekin kirjoittamaan lehteen. Kirjoitin opintoihini sopivasti soveltuvan, vähän pidemmän, tutkimuksellisen artikkelin vesiliikennelakiuudistuksesta. Kun jutut olivat kasassa, niin yhdessä Minnan, kustantajan ja painon kanssa ihmeteltiin asetelut kuntoon ja lehti lähti painoon. Kustantajan palaute oli, että erittäin ehyt ja kattava kokonaisuus tuli, ja tyylikkään Veneilyturvallisuus-lehti minkä muistaa nähneensä. Ensikertalaiselle päätoimittajalle palaute oli mieleinen, ja lupasin



*Poliisin uusin vesijetti malli SeaDoo GTX limited esitteillä Vene Båt 24 -messuilla*

harkita tehtävässä jatkamista myös ensi vuonna.

Kun messujen suunnittelut oli tehty ja lehti saatu painoon, oli käytännössä messut jo nurkan takana. Allekirjoittanut jälleen kerran ensikertalaisena mukana tällä puolen messuja. Lähes joka vuosi olen MP-messuilla ja venemessuilla käynyt, mutta töissä olin ensimmäistä kertaa. Aikamoinen kuhina oli messuhallissa edellisenä päivänä, kun viimeisteltiin Rajan, Poliisin, Traficom ja Väyläviraston yhteistä messupistettä. Mutta kaikki saatiin ajoissa valmiiksi ja messujen avautuessa meillä oli mielestäni tyylikäs osasto vesijetteineen. Kiinnostuneita osastolla riitti päivästä toiseen, ja ääni oli käheänä messupäivien päätteeksi. Venepoliisin miehistö ja muiden viranomaisten messutyöntekijät olivat kiitollisia HLPK:n tarjoamista purtavista ja virvokkeista taukhuoneessa. Lehtikin meni hyvin kaupaksi ja herätti mukavasti keskustelua.

Messujen jälkeen pidin ansaitun talviloman, minkä jälkeen tähän kokonaisuuteen liittyen oli enää jäljellä hankintaesityksessä tekemäni lupaus. Herättää käyntiin keskustelu venemessujen jatkosta, ja vastuiden jakamisesta. Tässä vaiheessa, kun kirjoitan tätä tekstiä, ei ole vielä olemassa lopullista

päätöstä siitä, että jatkaako Poliisi sataprosenttista Venemessujen osallistumisputkeaan. Asia on viety kuitenkin eteenpäin niin Poliisihallitukseen kuin Poliisiammattikorkeakoululle. Vihertävää valoa on tullut, ja viesti on, että kyllä Poliisi haluttaisiin pitää mukana messuilla. Uskon ja toivon, että Helsingin

Venepoliisi saa olla mukana juhlimassa 50-vuotista Venemessua yhtenä alusta alkaen tauotta mukana olleiden joukossa.

**Tatu Jahnnson**  
Ylikonstaapeli

## Liikennepoliisin ammattikuntaa tervehtivät kuljetusliikkeet:



**Kuljetus  
J. Koskela Oy**  
Joulutähdenpolku 12  
Rovaniemi

**Helsingin  
Energiakuljetukset Oy**  
Puh. 040 709 5170

**J.P.H.  
Saattopalvelu**  
Laurintie 6, 05400 Jokela

**Maaseutupalvelu  
V. Ukskoski Tmi**  
Kokkolantie 872,  
Oksakoski

**Uudenmaan  
Raivaus Oy**  
Rödje-Fantsintie 2, HKI  
[www.uudenmaanraivaus.fi](http://www.uudenmaanraivaus.fi)

**Maansiirto  
K.T. Hiltunen Tmi**  
Parrukuja 4, Vantaa



**li**

Puh. 0400 387 682 • [www.kuljetusliikebackman.fi](http://www.kuljetusliikebackman.fi)

**Kuormaus  
Jemy Oy**  
Tukkipolku 9 A, HELSINKI  
[www.jemy.fi](http://www.jemy.fi)



Minttupelto 9  
02920 Espoo  
Puhelin 040 524 6068

[www.mikamakilaoy.com](http://www.mikamakilaoy.com)

**Kuljetusliike  
Eino Nikka & Co**  
Nikantie 17, Pekanpää

Monipuolista Kuljetuspalvelua  
Luotettavasti Ammattitaidolla

**ALLMARINE**

[www.allmarine.fi](http://www.allmarine.fi)

**Kuljetus Kervinen Oy**  
Haaratie 18, Tuusula

Liite 5: Veneilyturvallisuus 2024 -lehti

(Alkaen seuraavalta sivulta. Sivut 93-140)

# VENEILY

TURVALLISUUS ◆ SJÖSÄKERHET ◆ 2024



**POLIISI**  
HELSINKI

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto  
Transport- och kommunikationsverket



ILMATIETEEN LAITOS  
METEOROLOGISKA INSTITUTET  
FINNISH METEOROLOGICAL INSTITUTE



Väylävirasto  
Trafikledsverket



MERIPELASTUSSEURA  
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET



**MERITURVA**  
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus



**RAJAVARTIOLAITOS**  
GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET  
FINNISH BORDER GUARD



- Meripelastuksen perusteet
- Paljonko veneesi alla on vettä
- Vesiväylien palautekanava



### AKU BP750-L EC0507AKS

#### + kulkutasot

- Hitsattu runko
- Kantavuus 637 kg
- Omapaino 188 kg
- Pituus 545 cm
- Leveys 207 cm
- Lehtijousi
- Renkaat 155 R13 84N M+S

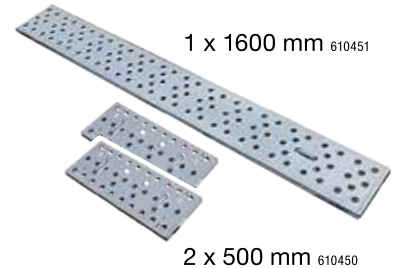
#### VENEMESSUTARJOUS!

**1490 €**

Norm. 1676 €

**Etusi lähes 400 €!**

#### Näihin trailereihin kaupanpäälle kulkutasot!



1 x 1600 mm 610451

2 x 500 mm 610450

# MIKSI AKU BP750-L ON KOKOLUOKKANSA PARAS VENETRAILERI?

Aku BP750-L on huippuluokan venetraileri, jolla voi kuljettaa Suomen suosituimpia veneitä, kuten Terhiä, Busteria, Suvia, Fasteria ja muita. Trailerin kantavuus on 637 kiloa ja omapaino 188 kiloa. Kyytiin mahtuu jopa 5,4 metrin pituinen vene.

Trailerin neliöputkesta hitsattu runko on erittäin jäykkä. Takaa traileri on 2,07 metriä leveä, joka on juuri sopivasti, koska tämän kokoluokan veneet ovat tyypillisesti noin 1,9 metriä leveitä. Loka-suojan takana sijaitsevien kävelytasojen ansiosta veneeseen on helppo nousta myös sen ollessa trailerin päällä.

Aku BP750-L:ssä on keinu ja köli-rullat takana, joiden ansiosta veneen saa helposti ja naarmuttamatta ylös vedestä. Kummallakin sivulla on kaksi rullaa, jotka helpottavat veneen lastaamista. Säädettävässä vinssipukissa on laadukas ja jarrulla varustettu Goliath TR7 -vinski.



Trailerissa on vesitiiviit LED-valot, jotka kestävät sekä järvi- että meriveden upottamisen. Vesitiiviiden valojen ansiosta rakenne on yksinkertainen

ja kestävä eikä käyttäjän tarvitse taittaa valoja ylös vedestä.

Aku BP750-L on laadultaan, ominaisuuksiltaan, käyttömukavuudeltaan ja turvallisuudeltaan luokkansa huippua. Säädettävyyden ja muiden ominaisuuksiensa ansiosta traileri sopii hyvin monenlaisille veneille tässä kokoluokassa.

Aku-venetraileri sopii hyvin sekä satunnaiseen että päivittäiseen käyttöön sekä huviveneilijöille, kalastajille, sorsastajille, vesihiihtäjille, retkeilijöille kuin muillekin veneilijöille.



### AKU BE600-R EC0503AKS

#### + kulkutasot

- Hitsattu runko
- Kantavuus 463 kg
- Omapaino 137 kg
- Pituus 459 cm
- Leveys 159 cm
- Kumivääntöjousi
- Renkaat 145/80 R13 75N M+S

#### VENEMESSUTARJOUS!

**995 €**

Norm. 1195 €

**Etusi yli 350 €!**



### AKU BS750-R EC0506AKS

#### + kulkutasot

- Hitsattu runko
- Kantavuus 665 kg
- Omapaino 160 kg
- Pituus 512 cm
- Leveys 186 cm
- Kumivääntöjousi
- Renkaat 155R13 84N M+S

#### VENEMESSUTARJOUS!

**1290 €**

Norm. 1451 €

**Etusi yli 315 €!**



Tule käymään osastollamme 6D1

Pääsisäänkäynnin vieressä hallissa 6.



9.-18.2.2024 Messukeskus Helsinki

Suomen suurin  
AKU-jälleenmyyjä



Tarjoukset voimassa Venemessujen ajan 9.-18.2.2024 uusiin tilauksiin kaikissa AGCO Suomen myymälöissä. Hinnat sisältävät alv 24 %. Hintoihin lisätään rekisteröintimaksu. **Varmista myymälästä toimitusaika ja saatavuus.**

agcosuomi.fi

# VENEILY

## TURVALLISUUS SJÖSÄKERHET 2024

### VENEILYTURVALLISUUS 2024

**Kustantaja:**  
PL-Kustannus Tmi

**Julkaisija:**  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry

**Päätoimittaja:**  
Tatu Jahnsson  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry

**Yhteistyössä:**  
Helsingin poliisilaitos,  
Suomenlahden merivartiosto,  
Ilmatieteenlaitos, Tulli, Traficom,  
Väylävirasto, Meriturva ja  
Suomen Meripelastusseura

**Taitto:**  
Timo Lahtinen

**Painopaikka:**  
PunaMusta Oy, Forssa 2024

**Jakelu:**  
Venemessuilla ja -tapahtumissa sekä  
venekerhoilla vuoden 2024 aikana

**Tilaukset ja tiedustelut:**  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry  
puh. 0295 472 345

### KUVAT

**Kansikuva:**  
Helsingin Venepoliisin vesijetti Hangon läntisellä  
selällä Poker Run 2023 veneilytapahtuman aikaan.  
Taustalla Vartiolaiva Turva.

**Kuva:** Tatu Jahnsson

**Tämän sivun kuva:** Tatu Jahnsson

### Lehden sisältö

Pääkirjoitus - Tervehdys veneilijät Tatu Jahnsson.....	3
Meripelastuksen perusteet Jukka-Pekka Lumilahti.....	5
Meripelastajan vinkit turvalliseen veneilykesään Sadri Wirzenius.....	9
Poikkeustilanne vesillä - Miten toimia? Marko Aalto.....	14
Saunalautta omavalmisteena Jyrki Ranta-aho.....	17
Onko tullattavaa Kaisa Korkeamäki.....	18
Öljyä meressä? Jukka-Pekka Lumilahti.....	22
Paljonko veneesi alla on vettä? Anni Jokiniemi & Heli Sariola.....	25
N2000-väylä ja merikarttaudistus Jarmo Mäkinen.....	28
Vesiväylien palautekanava Marjut Saarivirta.....	31
Kivikkoalue Sanna Moliis.....	33
Pykälää pintaa syvemmältä Tatu Jahnsson.....	35



Helsingin Venepoliisin Ville1 partiovene Hangon merivartiostasemalla Poker Run 2023 veneilytapahtuman aikaan.

# TÄYDELLISTÄ SUORITUSKYKYÄ

Volvo Penta D8



Volvo Penta D8 moottorissa yhdistyy loistava suorituskyky, alhaiset päästöt, pieni polttoainekulutus ja melu. D8 tarjoaa erinomaisen teho-painosuhteen veneisiin joissa tarvitaan hyvää kiihtyvyyttä ja suuria nopeuksia.

D8 moottori on saatavana kahtena eri versiona. **Sisämoottori** kolmessa eri teholuokassa – 450, 510 ja 550 hv – sekä **Volvo Penta IPS**, jonka uusi vankka hallintalaite on suunniteltu toimimaan saumattomasti yhteen integroidun hallintajärjestelmän kanssa.

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

**VOLVO PENTA D8**

**VOLVO  
PENTA**

# Päätoimittajan tervehdys

## Tervehdys veneilijät

Käsissänne on uunituore uudelleen henkiin herätetty Veneilyturvallisuus -lehti. Itse törmäsin ensimmäistä kertaa kyseiseen julkaisuun ollessani tehtäväkierrolla Helsingin venepoliisissa kesällä 2023. Veneilyturvallisuus 2019 lehti löytyi Suomenlinnan merivartioaseman pöydältä ja luin lehden yhdeltä istumalta läpi. Pidin lehteä mielenkiintoisena, ja sain kuulla, että Helsingin Poliisipäällystökerho ry on menneinä vuosina julkaissut lehden aina venemessujen aikaan. Helsingin Poliisipäällystökerhon lakkauttamisen ja koronavuosien takia, lehtiprojekti on jäänyt pöytälaatikkoon vuonna 2020 julkaistun viimeisimmän lehden jälkeen.

Sain samoihin aikoihin tehtäväkseni toimia Helsingin Poliisilaitoksen vastuuhenkilönä venemessujen 2024 järjestelyissä. Messujen suunnittelupalaverissa tuli muiden viranomaisten kanssa puheeksi, että tätä julkaisua on kovasti veneilykansan toimesta kysely ja toivottu viranomaisten yhteiselle messupisteelle takaisin. Pienen pohdiskelun jälkeen päätin ottaa asian hoitaakseni ja sovimme Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry:n hallituksen kesken, että lähdemme herättelemään julkaisua takaisin henkiin.

Veneilyturvallisuus lehden edellinen päätoimittaja Ismo Juvonen Helsingin Poliisipäällystökerho ry:stä antoi hyväksynnän lehden nimen ja muotoilun säilyttämiseen. Seuraavaksi otinkin yhteyttä julkaisuun aiempina vuosina osallistuneisiin viranomaisiin ja sidosryhmiin, ja myös heidän suunnaltansa sain erittäin innostuneen vastaanoton. Hyvin nopeasti projektin starttaamisen jälkeen minulla oli riittävä määrä artikkeleita luvattuna lehteen ja varmistui, että veneilyturvallisuus -lehden uusi ajanjakso tulee käynnistymään venemessuilta 2024.

Nautinnollisia lukuhetkiä ja turvallista veneilykautta 2024!

Tatu Jahnsso  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho



Kuva: Heli Hietaluoma

Nautinnollisia  
lukuhetkiä ja  
turvallista  
veneilykautta  
2024!

**YOUR SAFETY  
IS SAFE WITH US**

viking-life.com

### Myynti ja Huolto

- VIKING palopuvut ja varusteet
- Laivojen hengenpelastuslaitteet
- TRELLECHEM kemikaalisuojapuvu
- VIKING pelastusliivit ja – puvut, SOLAS
- VIKING NORSAFE pelastusveneet ja taavetit
- VIKING pelastuslautat ja evakuoitijärjestelmät
- Laivojen paloturvallisuuslaitteiden myynti ja huolto
- Laivojen pelastusveneiden ja taavettien huolto





## SEASTAR & BAYSTAR

### OHJAUKSET & HISSIT

Domotoin valmistamat Baystar ja Seastar veneohjaukset, hallintakaapit ja perämootoriniset edulliseen hintaan suoraan hyllystä!



PÖTKURIT VERKKOKAUPASTA ILMAN LÄHETYSKULUJA!

## SOLAS & MICHIGAN

### TERÄSPÖTKURIT

Vähennä kulutusta pitävimmällä, oikean kokoisella ja oikeaan käyttötarkoitukseen valitulla Solas tai Michigan teräspotkurilla.



## BENNETT

### TRIMMIT

Tehokasta ja turvallista veneilyä laadukkailla Bennett trimmilevyillä. Bennett trimmilevyt parantavat suorituskykyä ja tehokkuutta sekä lisäävät turvallisuutta.



## SIERRA

### VARAOSAT

Kaikki Sierra varaosat täyttävät, tai ylittävät, alkuperäisten osien laadun. Sierra valmistaa myös alkuperäisosat monille moottorin ja venevalmistajalle.



## HUOLTO-OSAT & TARVIKKEET

Meillä löydät laadukkaat huolto-osat ja tarvikkeet yleisimpiin perä- ja sisäperämootoreihin suoraan hyllystä. Vain laatuimerkkejä, esim. Sierra, Champion, Technoseal...



## GULF

### VOITELUAINHEET

Gulf-voiteluaineet täyttävät yleisimpien venemootorivalmistajien laatuvaatimukset suojaten tehokkaasti kulumista ja hapottumista vastaan reaktiivissa meriolosuhteissa.

# US-PARTS

MARINE

Holkkitie 10 00880 HELSINKI (09) 25 131 880  
marine@usparts.fi

Myymäälä avoinna arkisin 9.00-17.00

[www.uspartsmarine.fi](http://www.uspartsmarine.fi)



Tule Raumalle opiskelemaan alaa, joka avaa väylät lähelle ja kauas!

## MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

kansipäällystö | konepäällystö  
kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

YHTEISHAKU 20.2.-19.3.2024  
[opintopolku.fi](http://opintopolku.fi)

JATKUVA HAKU  
[winnova.fi/merenkulku](http://winnova.fi/merenkulku)

## MERENKULKUALAN TÄYDENNYSKOULUTUKSET

TULE PÄIVITTÄMÄÄN OSAAMISESI UUELLE TASOLLE!

- Ammatilliset STCW-täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW VI/1, päällystön palokoulutukset STCW VI/3, matkustaja-alusten turvallisuus-koulutus, STCW V/2, säiliöalustoimintojen perusteet STCW, A-V/1, radiokoulutukset)
- Kotimaanliikenteen koulutukset
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

KOKO TARJONTAMME JA HAKEUTUMINEN

► [WINNOVA.FI](http://WINNOVA.FI)

**WINNOVA**  
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

# Meripelastuksen perusteet



*Kova tuuli vaikeuttaa pelastustoimien suorittamista*

Jos putoaa yli laidan, on kiire ja ulkopuoliselle avulle on tarvetta. Karilleajossa matka pysähtyy, eikä pois pääseminen omin voimin ole helppoa. Polttoaineen tai tuulen loppuessa, varsinaista hätää ei välttämättä ole. Tyypillisiä tilanteita vesillä, mutta milloin merellä ollaan hädässä?

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen Suomessa. Se ylläpitää kahta meripelastuksen johtokeskusta, joista johdetaan kaikki meripelastustehtävät Suomen meripelastusvastuualueella. Helsingin meripelastuslohkokeskuksen vastuualue ulottuu itärajalta noin Suomenlahden keskiviivaa Hangon tasalle. Sieltä vastuun ottaa Turun meripelastuskeskus, jonka alue kattaa Itämeren pohjoisosan, Saaristomeren, Ahvenanmeren, sekä koko laajan Pohjanlahden merialueen aina Tornioon saakka. Naapurimaissamme on omat keskuksensa, joissa huolehditaan heidän alueella tapahtuvista meripelastustehtävistä.

Molemmilla suomalaisissa meripelastuksen johtokeskuksissa vuorossa oleva meripelastusjohtaja vastaa meripelastustehtävien johtamisesta. Hänen tehtävänä on muun muassa päättää millaista apua hälytetään, kuinka pelastustehtävät suoritetaan ja minne pelastetut tarvittaessa mantereella viedään. Meripelastusjohtajan raskaita päätöksiä ovat tilanteet, joissa pelastusoperaatiot joudutaan keskeyttämään tai lopettamaan, vaikkei hädässä olevia ole löydetty.

## Laki päätösten perustana

Meripelastusjohtajan toimia ohjaa meripelastuslaki. Sen mukaan meripelastus on määritetty Suomen meripelastustoimen vastuualueella vaarassa olevien ihmisten etsimiseen ja pelas-



*Vaikka omaisuuden pelastaminen ei ole osa meripelastusta, on karille ajaneen veneen irrottaminen usein ihmisten pelastamisen yhteydessäärkevin ratkaisu. Tällä vältetään myös mahdolliset vahingot ympäristölle.*

# Targa®

THE 4 × 4 OF THE SEA

- ▶ Tervetuloa osastollemme **VE NE 24 BÄT** messuille 9.-18.2.2024
- ▶ Esillä T27.2, T30.1, T32, T37 sekä **UUTUUSMALLI T41**



## TARGA. THE TRUE ORIGINAL.

T23.1 | T25.1 | T27.2 | T30.1 | T32 | T35 | T37 | **UUTUUS - T41** | T44 | T46

JÄLLEENMYyjÄ: Oy Targa Center Ab, Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki. 0207 641 499. [www.targacenter.fi](http://www.targacenter.fi)  
VALMISTAJA: Oy Botnia Marin Ab, 66100 Maalahti. [www.targa.fi](http://www.targa.fi)

## Koe Saaristomeren kirkkaimmat tähdet

Vietä lähiloma laineilla uusien laivojen – Finnsiriuksen ja Finnicanopuksen – kyydissä matkalla Naantalista Ahvenanmaalle ja Ruotsiin.



Tutustu ja varaa matkasi [finnlines.fi/uudetlaivat](http://finnlines.fi/uudetlaivat)

**Finlines**  
a Grimaldi Group company

tamiseen, heille annettavaan ensihoitoon sekä vaaratilanteeseen liittyvän radioviestinnän hoitamiseen. Radioviestinnän hoitaminen on selkeä kokonaisuus, sillä se tarkoittaa perinteisen MAYDAY-radioliikenteen lisäksi myös hätäilmoitusten vastaanottamista puhelimitse, pelastusyksiköiden teknistä hälyttämistä, sekä pelastusyksiköille annettavien tarkempien tehtävien välittämistä. Ensihoitokin on selkeä kokonaisuus. On luonnollista, että pelastettaville ihmisille annetaan heidän tilansa mukaiset hoitotoimet eikä esimerkiksi veteen pudonnutta vain nosteta ylös vedestä.

## Oleellista on sijainti

Hädässä olevan summittainen sijainti on kohdallisen helppoa määrittellä. Jos ollaan merellä ja Suomen vastuualueella, kyse on meripelastuksesta. Vuosittain meripelastuksen johtokeskuksissa on parikymmentä tapausta, joissa avun tarpeessa oleva on selkeästi ulkomailla. Hätäilmoituksia voikin tulla vaikka toiselta puolen maapalloa hädässä olevilta suomalaisilta laivoilta tai veneilijöiltä.

## Oleellista ovat ihmiset

Selkeää on myös lain mukainen määritelmä ihmisistä. Tämä kohta yllättää useasti veneilijät, sillä toisin kuin pelastustoimen tehtävissä mantereella, meripelastukseen ei kuulu omaisuuden pelastaminen. Kyseessä ei ole lainsäätäjän lapsus, vaan määritelmällä on vankat perusteet merenkulun monituhatuotisesta historiasta. Alusten ja lastien pelastaminen on kansainvälisesti suurta liiketoimintaa, jossa liikkuvat isot rahat. Onnistunut karille ajaneen laivan pelastusoperaatio on pelastajalle usein erittäin tuottoisaa. Toisin riskit ovat myös suuret, sillä epäonnistuneeseen operaation kustannukset jäävät epäonnistujan vastuulle. Veneilijöiden osalta linjaus on sellainen, että ihmiset pelastetaan aina, eikä siitä aiheudu hädässä oleville kustannuksia. Veneitä, eli omaisuutta, autetaan meripelastuksen yhteydessä, jos samalla voidaan pelastaa siinä olevat

ihmiset ja/tai jos voidaan ennaltaehkäistä ympäristölle aiheuttavaa vaaraa.

## Oleellista on vaara

Haastavin kohta laissa on vaarassa -termin määrittäminen. Yleispätevää tulkintaa ei ole olemassa, sillä samankaltainen tilannekin näyttäytyy toisin erilaisissa olosuhteissa tai erilaisella aluksella. Jos polttoaine loppuu kauniilla kesäpäivällä rauhallisella sisälahdella, tilanne on täysin erilainen kuin polttoaineen loppuminen vilkkaalla laivaväylällä kovassa tuulessa. Sisälahden tapauksessa melominen rantaan voi hyvinkin olla vaihtoehto, kun taas tuulessa melominen ei ole mahdollista. Tuulen loppuminen ei myöskään purjehtijalle pääsääntöisesti aiheuta vaaratilannetta. Matkantekoa tuulettomuus varmasti hidastaa ja siten myös matkasuunnitelmia, mutta vaaraa siitä ei purjeveneessä oleville ole.



*Jos veneeseen tulee vettä sisään, pyritään se pitämään meripelastuksena pinnalla. Samalla pelastetaan ihmiset ja estetään tilanteen muuttuminen vaikeammaksi.*



*Ihmisten joutuessa veteen, pelastustehtävä on aina kiireellinen. Ihmisten etsintä, pelastaminen ja heille annettava ensihoito on meripelastuslain mukaisesti aina ilmaista.*

*Mikäli karilla olevaa venettä ei saada helposti irti, vastuu veneen pelastamisesta ja siitä aiheutuvista kustannuksista kuuluu veneen kipparille ja omistajalle.*



## Meripelastusjohtaja ratkaisee

Hälytettäessä apua, meripelastusjohtaja ratkaisee, onko kyseessä meripelastustilanne vai ei. Jos tilanne täyttää meripelastuksen määritelmät, pelastustoimet hoidetaan meripelastusjohtajan linjausten mukaisesti. Mikäli kyse ei ole meripelastuksesta, omaisuudesta huolehtiminen on aluksen päällikön ja omistajan vastuulla. Avun tarpeessa olevat ihmiset tuodaan toki aina mantereelle tai paikkaan, josta pääsevät jatkamaan omin voimin.



URSUIT®  
DRYSUITS

1964 **60** 2024

Kauden kuivimmat varusteet löydät  
Helsingin Venemessuilla osastolta 2b61.

*Tervetuloa!*



URSUIT.COM

SICEN



## Jokaisen vesilläliikkujan tietopaketti!

Vesiliikenteen säädökset 2024-lakikokoelma on ainoa vesiliikenteen säännöksiä kattavasti kokoava teos. Mukana ovat kaikki keskeiset vesilläliikkuja koskevat säädökset ja paljon muuta veneilijälle hyödyllistä tietoa. Saatavilla myös ruotsiksi.

Tilaa  
verkkokaupassamme:  
**shop.edita.fi**

EDITA

# Meripelastajan vinkit turvalliseen veneilykesään

Vapaaehtoiset meripelastajat hälytettiin vuonna 2023 apuun 1784 kertaa ja apua sai yli 3000 ihmistä. Monta hätätilannetta ja pienempää ongelmaa olisi voitu välttää varautumalla ja varustautumalla oikein. Lue Meripelastusseuran vinkit turvallisempaan ja sujuvampaan veneilykauteen.

Viranomaisen johtamaan kiireelliseen meripelastus- tai pelastustoimen tehtävään Suomen Meripelastusseuran miehistöt lähtivät viime vuonna 566 ja ensihoitotehtävään 66 kertaa. Loput 1784 tehtävästä oli eriasteisia avustuksia, joista Trossi-jäsenpalveluun kuului 592.

Tehtävämäärältään vapaaehtoisten meripelastajien vuosi on lähellä pitkän ajan keskiarvoa.

- Näyttää siltä, että koronavuosien jälkeen on palattu niin sanotusti normaalitasolle, sanoo Meripelastusseuran turvallisuus- ja valmiuspäällikkö Marko Stenberg.

Valtaosa vapaaehtoisten meripelastajien tehtävistä johtuu edelleen jonkinlaisesta veneen ylläpitävästä teknisestä viasta, huollon laiminlyönnistä tai kuljettajan merimiestaidollisesta virheestä. Stenberg muistuttaa veneilijöitä myös

veneiden kiinnityksistä.

- Viime kaudella oli poikkeuksellisen paljon kiinnityksistään irronneita, laituriin uponneita tai karkuteille lähteneitä veneitä. Veneiden kiinnitykset kannattaa käydä tarkistamassa säännöllisesti ja erityisesti aina, kun on luvassa kovaa tuulta.

## Varaudu ja varustaudu

Vapaaehtoiset meripelastajat ovat valmiina autamaan koko avovesikauden, mutta avun saaminen voi vesillä kestää joskus pitkäänkin. Meripelastusseura kannustaa vesillä liikkujia ottamaan myös itse vastuuta turvallisuudestaan.

- Vesillä liikkujan tärkein turvallisuusvaruste on pelastusliivit – oikein päälle puettuna. Vah-

vana kakkosena tulee matkapuhelin, jonka toimivuudesta pitää huolehtia. Varmista, että akussa on latausta ja pidä laite kuivana sekä mielellään myös lämpimässä, Marko Stenberg sanoo.

- Veneessä tulee aina olla ajantasainen paperinen merikartta ja sitä pitää myös osata käyttää. Sähköiset navigointilaitteet ovat vain apuvälineitä. Kannustan perehtymään huolella myös sääennusteisiin ennen vesille lähtöä. Erityisen tärkeää on huomioida aina myös muut vesillä liikkuvat eikä tähyystystä saa koskaan unohtaa, Stenberg jatkaa.

Kesäkuussa 2020 voimaan tulleen vesiliikennelain mukaan myös huviveneellä on oltava päällikkö, joka vastaa koko veneen kulusta ja mukana olevien turvallisuudesta.

## Veneilijän tekniset lähtötarkistukset

Monissa tapauksissa venematkan keskeyttänyt vika olisi ollut mahdollista huomata ja korjata jo ennen veneen irrottamista laiturista.

- Teknisten lähtötarkastusten tekeminen aina ennen lähtöä on tehokas tapa ehkäistä ikäviä yllätyksiä sekä tilanteen mahdollinen kehittyminen onnettomuudeksi, sanoo Marko Stenberg.

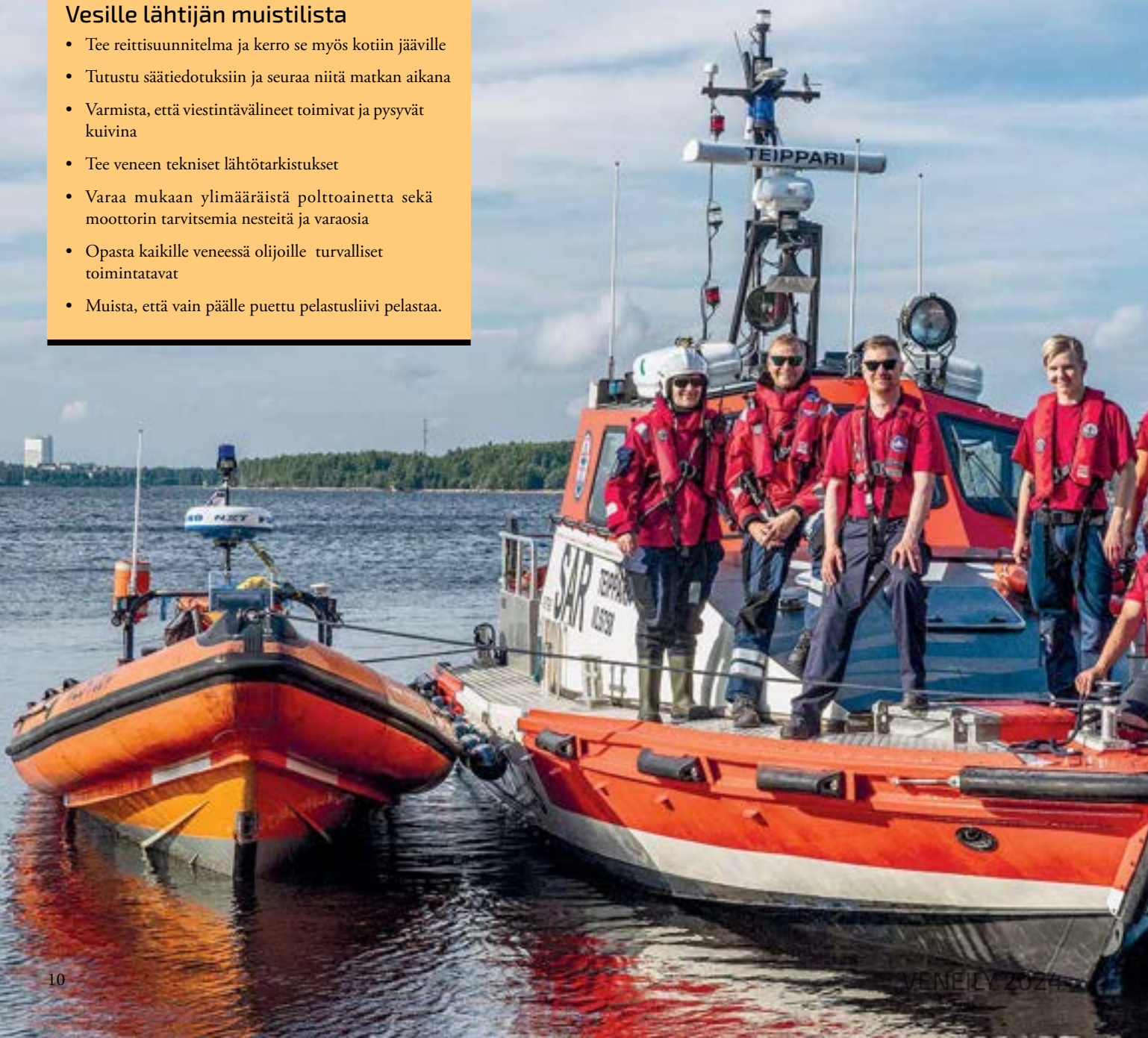
Meripelastusseura ja Rajavartiolaitos ovat yhdessä julkaisseet Veneilijän tekniset lähtötarkistukset -kortin. Vedenkestävästä materiaalista valmistettuja kortteja on jaossa Meripelastusseuran ja Rajavartiolaitoksen aluksissa, Suomen Purjehdus ja Veneilyn katsastajilla sekä monissa yleisötapahtumissa ympäri maata.

- Näiden teknisten tarkistusten lisäksi ei tietenkään pidä unohtaa muita normaaleja lähtösekkejä, Stenberg lisää.



## Vesille lähtijän muistilista

- Tee reittisuunnitelma ja kerro se myös kotiin jääville
- Tutustu säätiedotuksiin ja seuraa niitä matkan aikana
- Varmista, että viestintävälineet toimivat ja pysyvät kuivina
- Tee veneen tekniset lähtötarkistukset
- Varaa mukaan ylimääräistä polttoainetta sekä moottorin tarvitsemia nesteitä ja varaosia
- Opasta kaikille veneessä olijoille turvalliset toimintatavat
- Muista, että vain päälle puettu pelastusliivi pelastaa.



# VENEILIJÄN TEKNISET LÄHTÖTARKISTUKSET

Suurin osa avuntarpeista vesillä johtuu teknisestä viasta, joka keskeyttää matkanteon. Monissa tapauksissa vika on mahdollista huomata ja korjata jo ennen veneen irrottamista laiturista.

Teknisten lähtötarkastusten tekeminen aina ennen lähtöä on tehokas tapa ehkäistä venematkan katkeaminen sekä tilanteen mahdollinen kehittyminen onnettomuudeksi.

## TARKISTA AINA ENNEN KÄYNNISTYSTÄ

- Polttoaine
- Jäähdytysneste
- Moottoriöljy
- Hihnat
- Pilssi
- Yleissilmäys

## KÄYNNISTYKSEN JÄLKEEN

- Jäähdytysvesi kiertää
- Ei vuotoja konehuoneessa
- Ei epänormaaleja ääniä
- Mittareiden lukemat normaalit.

Tarkista sääennuste ja varmista myös, että kaikilla veneessä on pelastusliivit puettuna. Ota veneillessäsi muut vesillä liikkujat huomioon ja noudata hyvää merimiestapaa. Turvallista matkaa!

Meripelastusseura ja Rajavartiolaitos tuottivat keväällä 2023 yhdessä Veneilijän tekniset lähtötarkistukset -kortteja, joita on edelleen jaossa tapahtumissa ympäri maan sekä molempien aluksilla.



Vapaaehtoinen meripelastustoiminta vaatii sitoutumista, mutta antaa paljon. Olisiko sinusta vapaaehtoiseksi meripelastajaksi?

Lue lisää kotisivuiltamme [meripelastus.fi/tulemukaan](http://meripelastus.fi/tulemukaan).

## Älä kursaile avun pyytämisessä

- Jos joudut ongelmiin vesillä, pyydä apua mieluummin liian aikaisin kuin liian myöhään. Pienikin ongelma voi kehittyä nopeasti hätätilanteeksi, Marko Stenberg muistuttaa.

Vesillä saa apua ympäri vuoden hätänumerosta 112 sekä meripelastuksen hälytysnumerosta 0294 1000. Meripelastusseuran Trossi-palvelunumero 0800 30 22 30 päivystää kiireettömien ongelmatilanteiden varalta 1.5.-31.10.



Vapaaehtoiset meripelastajat hälytettiin apuun viime vuonna 1784 kertaa ja apua sai yli 3000 ihmistä





# VOLVO PENTA



## MOOTTORIMYYNTI



- Venevahinkokorjaukset
- Lasikuitutyöt
- Laiteasennukset
- Veneiden nostot
- Moottori- ja vetolaittekorjaukset
- Potkurikorjaukset
- Alumiinihitsaustyöt
- Pika vahinkoarvio rannassamme

### TOPBOAT

Hyvän mielen venehuolto

*Hyväksytty  
lujitemuovi-  
korjaamo*

Isonsarvastontie 6, 00840 Helsinki

Puh. 010 229 6000

info@topboat.fi

www.topboat.fi



# Boomeranger

SAFE RETURNS



www.boomeranger.fi

Designed and manufactured in Finland



 **TELEMAR**  
A Marlink Group Company



**TELEMAR OY AB**

Hernesaarenranta 13, 00150 HKI

Puh. 358 20 741 8820

[sales.fi@telemargroup.com](mailto:sales.fi@telemargroup.com)



Navigation  
Equipment



Radio  
Communications



Portable Safety  
Equipment



Satellite  
Equipment



Satellite  
Connectivity



Maintenance &  
Onboard Services

## HAJOITA VAI HALLITSE?

Jännitystä elämään kannattaa hakea muualta kuin satamamanöövereistä. Hallitse venettäsi VETUS keulapotkurilla helposti, varmasti ja turvallisesti. VETUS keulapotkurit ja muut laadukkaat venetarvikkeet VETUS jälleenmyyjiltä.

[www.vetus.com](http://www.vetus.com)



  
[WWW.VETUS.COM](http://WWW.VETUS.COM)

**CREATORS OF  
BOAT SYSTEMS**



VETUS takaa laadun - myönnämme kolmen vuoden takuun kaikille Vetus-venetarvikkeille

# Poikkeustilanne vesillä

## – Miten toimia?

Vesillä liikkuminen on mitä mainioin harrastus, jossa saa nauttia Suomen monipuolisesta ja ainutlaatuisesta vesiympäristöstä. Vapaa-ajan vesillä liikkujalla ei varmastikaan ole erilaiset vaaratilanteet päällimmäisenä ajatuksena harrastuksessaan. Kuitenkin valmistautuminen erilaisiin poikkeaviin tilanteisiin antaa "mielenrauhan" harrastukseen ja ennen kaikkea hyvät valmiudet reagoida poikkeustilanteisiin.



Veneilyyn, kuten kaikkeen muuhunkin liikenteeseen, liittyy mahdollisuus kohdata ennalta arvaamaton onnettomuus. Tyypillisiä veneilyyn liittyviä poikkeustilanteita ovat karilleajot, vuoto-tilanteet, veteen putoamiset, yhteen törmäämiset, tulipalot sekä veneen tekniikkaan liittyvät häiriöt. Kaikkiin veneilijän kohtaamiin poikkeustilanteisiin voi liittyä, joko suoraan tai välillisesti, menehtyminen tai vakava loukkaantuminen. Veneilykauden aikana saamme lukea erilaisista onnettomuuksista, jotka päättyvät erilai-

siin lopputuloksiin. Myös muussa vesillä liikkumisessa, kuin veneilyssä, on vaara joutua poikkeustilanteeseen.

### Perheen veneretki

Nelihenkinen perhe lähtee päiväretkelle pienveneellä, joka on varusteltu hyvin myös turvallisuusvälineiden osalta. Matkanteko sujuu kuni kesäsäässä ja tunnelma on rauhallinen. Perheen isä ehdottaa pysähdystä läheiselle retkeilysaarelle ja näin he päättävät toimia. Ennen

laiturille siirtymistä perheenjäsenet riisuvat pelastusliivinsä ja jättävät ne veneeseen. Laiturille siirtymisen yhteydessä perheen isä horjahtaa ja putoaa veteen veneen ja laiturin väliin loukaten lievästi itseään. Muut perheenjäsenet huomaavat tilanteen heti, mutta eivät osaa auttaa vedessä olevaa isää. Onneksi laiturilla oleva toinen veneseurue näkee tilanteen, ja he heittävät laiturilta pelastusrenkaan vedessä olevalle isälle ja auttavat hänet laiturille johtaville tikkaille.

Edellä kuvattu tapahtuma oli kuvitteellinen, mutta se on esimerkinomainen poikkeustilanne veneilyharrastuksen yhteydessä, mihin voi olla vaikeaa reagoida, jos tilannetta ei ole käyty läpi tai harjoiteltu ennen venematkaa lähtöä.

### Meriturva

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus, Meriturva, on järjestänyt jo vuosien ajan veneilijöille tarkoitettuja pelastautumiskoulutuksia, jossa veneilyturvallisuuteen liittyvät asiat ovat keskiössä.

Veneilijän pelastautumiskurssilla käydään läpi pelastusliivien ja kelluntapukineiden ominaisuudet ja niiden oikeaoppinen käyttö, veneen turvallisuusvarusteet sekä toimintatavat eri poikkeustilanteissa. Koulutukseen kuuluu isona osana käytännön harjoitukset koulutusalttaassa, jossa välineharjoitusten lisäksi tehdään skenaarioharjoituksia erilaisissa olosuhteissa. Esimerkiksi veteen pudonneen henkilön avustaminen on huomattavasti haastavampaa, jos se tehdään aallokossa, tuulessa, sateessa ja pimeässä.

Koulutuksen tavoitteena on antaa veneilijöille ja muillekin vesillä liikkujille tietoja ja taitoja poikkeustilanteisiin reagoimiseen. Lisäksi osallistujat saavat hyvän kuvan omasta henkisestä ja fyysisestä suorituskyvystään harjoitusten aikana.

### Vesillä liikkuja kouluttajan silmin

Pelastautumiskouluttaja Andrej Svensson on toiminut jo vuosien ajan yhtenä kouluttajana veneilijän pelastautumiskurssilla. Hän on kou-

**Uudet vesitiiviit IWCS 4.0 headsetit ovat nyt saapuneet!**

Tanskalainen IWCS on lyhyessä ajassa ottanut hyvän jalansijan Suomen intercom-markkinoilta. Digitaalinen iriSound™-intercom voidaan varustaa langallisilla tai langattomilla headseteilla ja siihen on kytkettävissä useimmat markkinoilta löytyvät radiopuhelimet. Tutustu ja ota yhteyttä. [www.northcom.fi](http://www.northcom.fi)

**NORTHCOM**  
WHEN COMMUNICATION MATTERS



## Meriturva

- Opetushallituksen alainen valtion oppilaitos
- Tavoitteena on parantaa merenkulkijoiden ja muiden vesillä liikkujien turvallisuutta koulutuksen avulla
- Asiakaskuntana merenkulku-, pelastus- ja ilmailualan ammattilaiset, tuulivoima-alan työntekijät sekä vapaa-ajan vesillä liikkujat
- Koulutustilat Lohjalla ja Kirkkonummella
- Noin 20 vuoden kokemus veneilyturvallisuuteen liittyvistä koulutuksista
- Asiantuntijan roolissa erilaisissa veneilyyn ja vesillä liikkumiseen liittyvissä työryhmissä



## Andrej Svensson

- Pelastautumiskouluttajana vuodesta 2016
- Merikapteeni AMK
- Harrastuksena purjeverneily

lutukseltaan merikapteeni ja hänen harrastuksenaan on purjehtiminen. Hänen kokemuksensa mukaan kurssille osallistuvat veneilijät ovat kiinnostuneita ja motivoituneita oppimaan uusia tietoja ja taitoja. Erityisesti Svensson mainitsee osallistujien olevan kiinnostuneita erilaisista pelastamistekniikoista sekä eri välineistä. Svensson on myös huomannut koulutuksissa, että veneissä on useasti täysin asianmukainen varustus, mutta niitä ei osata hyödyntää eri tilanteissa parhaalla mahdollisella tavalla. Myös veneilijöiden henkilökohtaiset pelastautumisvälineet ovat hänen mukaansa pääsääntöisesti hyviä.

Veneilijän pelastautumiskurssilla opittujen tietojen ja taitojen soveltaminen omaan veneily-ympäristöön on Svenssonin mukaan yksi keskeisimmistä osaamistavoitteista koulutuksessa. Lisäksi hän toteaa, että poikkeustilannetoiminta on tärkeää kaikille veneessä oleville henkilöille,

eikä ainoastaan veneen päällikölle. Hänen mukaansa on positiivista havaita, että yhä useammin koko venekunta tai veneilevä perhe osallistuu koulutukseen, jolloin kaikki osaavat toimia tehokkaasti erilaisissa vaaratilanteissa.

Veneilyharrastuksen ja vesillä liikkumisen tulee olla rentouttava kokemus, jossa ei tarvitse jatkuvasti miettiä erilaisia vaaratilanteita tai turvallisuusseikkoja. Ihmisellä on kuitenkin luontaisesti tarve murehtia asioita etukäteen ja veneilyyn liittyvät poikkeustilanteet voivat aiheuttaa huolta. Hyvä valmistautuminen ja luottamus omiin ja miehistön kykyihin toimia erilaisissa tilanteissa vapauttaa veneessä olevat ylimääräiseltä murheelta ja antaa aikaa nauttia itse tärkeimmästä eli vesillä liikkumisesta.

Hyvää ja turvallista veneilykautta.



# MERITUHKKAUS.FI

Palvelemme pääkaupunkiseudulla



040-4870011

eekkeri@hotmail.com



## A REAL-LIFE STORY OF AN EMERGENCY AT SEA

The Coastguard environment is one with many challenges. With the most obvious challenge being the weather and harsh sea conditions. Imagine the situations our Coastguard would regularly face, a ship sinking, illegal drug operations ... all of which leave the Coastguard with the responsibility of dealing with dangerous people, saving people with medical emergencies, battling fires, gruelling wind conditions, the freezing cold and operating blind in the blackness of the night sky.

Here's one very real story: Three men were lost at sea for sixteen exhausting hours!

*On 26 December at around 10pm ... three men were reported missing. At full alert, the Coastguard volunteers started preparing for a rescue mission. The only information they had was that the 3 men were lost in a large area of rough sea and jagged rocks.*

*With the help a HALO® Radar, and preconfigured modes for offshore conditions, the crew were able to begin their search pattern and rely on the radar to detect targets beyond visual range.*

*Using VelocityTrack and radar overlay the search crew were able to identify a drifting target, within the search area and coordinate a rendezvous with the other search vessels. Closing into visual range the crew could identify the missing vessel and relieved crew.*



**SIMRAD**

**AT-Marine Oy**

atmarine.fi

# Saunalautta omavalmisteena

Tuhansien järvien ja pitkien rantaviivojen maassa on saunomisen kulttuuri elävää ja omaleimaista. Saunan rakentaminen mahdollisimman lähelle vilvoittavaa vettä toteutuu saunalautan ansiosta. Saunalaudan voi rakentaa omaan käyttöön melko vapaasti ilman erityisiä vaatimuksia. Se kannattaa silti tehdä turvallisuus edellä.

Lait ja asetukset eivät tunne sanaa 'saunalautta'. Rantasaunan jalostettu muoto on liikkuva mahdollisuus saunomiseen siellä, missä kesäillan aurinko näkyy, missä parhaat ystävät voidaan ottaa kyytiin ja mistä vieraat eivät millään lähde kotimatalle. Saunalautan kohtaaminen vesillä on muistutus siitä, että itse matka ei ole tavoite tai päämäärä.

## Osa saunalautoista rekisteröitävä – lautakin tarvitsee päällikön

Huonokaan arvosana koulun käsityötunneilta ei estä tällaisen kelluvan rakentamista ja onelmaa täyttymistä. Onelmaa muotoiltaessa voi jotakin kirjata ruutupaperille, tulevaa tietä tasoitamaan. Lautta tulee rekisteröidä, jos sen pituus on 5,5 metriä tai sen yli tai jos kulkukoneistona käytetään purjetta tai konetta, jonka teho ylittää 15kW:n (20 hv) tehon.

Omavalmisteista saunalauttaa ei tarvitse sertifioida (CE-merkitä). Sertifiointi on kuitenkin tehtävä, jos lautaa saatetaan markkinoille (vuokrataan, lainataan tai myydään), ennen kuin sen valmistamisesta on kulunut 5 vuotta.

Vesikulkuneuvoja koskevat yleiset vaatimukset koskevat myös omavalmisteisia saunalauttoja: Lautan on oltava turvallinen niissä olosuhteissa, joissa sitä käytetään. Viiden vuoden ajan on tällaisen lautan mukana liikuttava myös sen valmistaja, valmiina kohtaamaan valvonnan kysymykset ja huolenaiheet vesiliikennesuorituksista. Saunalautassakin on päällikkö, jonka vastuu kylvemisestä vesiteillä on iso ja jakamaton.

Lautat rakennetaan yleensä suojaisille vesille ja näin vältetään käytössä olosuhteet, joita rannikolla, merellä tai valtamerellä voidaan kohdata. Saunalautturin on kuitenkin syytä huomioida puuskatuulet ja ukkoset ja lähdön sijasta varmistella lautan kiinnityksiä laiturissa. Hinnattaessa tyhjää saunalauttaa uuteen kohteeseen on myös huomioitava hinnattavan säänkestävyys. Aallot ja vesikuormat voivat yllättää ja tuottaa ikäviä taukoja lyhyen kesän saunomisiin.

## Ohjailupaikalta tulee olla hyvä näkyvyys

Osaavan kuskin ohjailupaikalta tulisi olla mahdollisimman hyvä näkyvyys ympäristöön ja ulottuma hallintalaitteisiin. Kansirakenteen kulunäkyvyyttä haittaava ominaisuus voidaan eliminoida ylös sijoitetulla ohjauspaikalla. Rakenteen kattoterassilla on taipumus siirtää lautan painopistettä, mutta ohjailupaikka itsessään ylhäällä ei edellytä suurta väkijoukkoa – tennistuomarin korkealla jakkarallakin voi tehdä suuria päätöksiä.

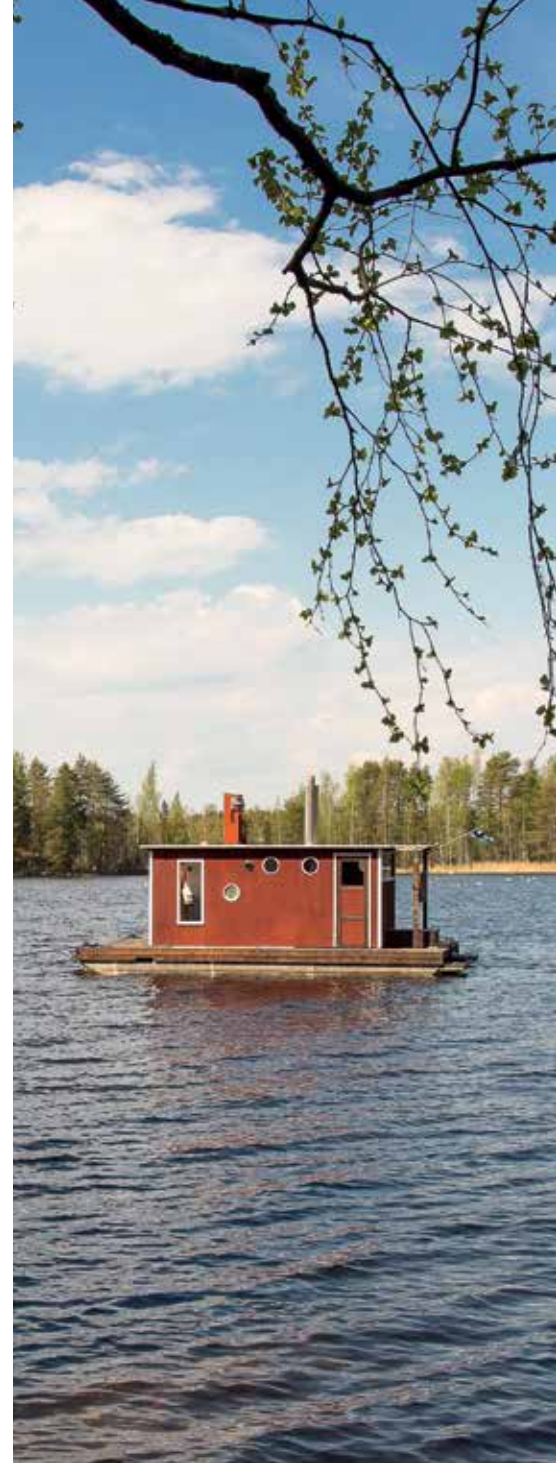
Lautan hinausta varten tulee varmistaa myös esteetön pääsy lautan vahvoin rakennepaikkoihin, joista lauttaa voidaan hinata edestä tai kyljestä. Vedestä ylösnousuun tarkoitetut portaat on opastettava vieraille ja muistettava nostaa ja lukita ennen lautan liikkumista.

Ankkurin nostamista on hyvä edeltää väkimäärän laskeminen – ovatko kaikki mukana? Lautan maksimi henkilömäärä tulee tarkoin huomioida jo suunnittelussa: 50 x 75 cm 'pakaratilä' ja kiinnipidon mahdollisuus ovat minimimittoja ja varusteiden paino tulee lisätä 75 kg henkilöpainoon (laskennallinen). Ylärakenteet tulee mitoittaa siten, että painosiirtymä ei vaikeuta lautan kulkua.

## Ole yhteydessä paikalliseen rakennusviranomaiseen jo suunnitteluvaiheessa

Lautan tulella toimivat osat ovat kiuas, grilli sekä mahdollinen lämmitin. Laittevalmistajan ohjeistuksesta ja rakennusmääräyksistä löytyvät tarvittavat etäisyydet palaviin rakenteisiin. Asiantuntija osaa ohjeistaa silloin, kun minimivaatimuksen mukainen 8A68B-luokan sammuutin ei palokuorman takia ole riittävä.

Yleisiä rakennusvalvonnan määräyksiä voidaan soveltaa lauttoihin, vaikka lautta olisikin rekisteröity vesikulkuneuvo. Ole yhteydessä paikallisten rakennusviranomaisten kanssa jo lautasuunnitteluvaiheessa, sen rakenteen käytön-



Kuvan lähde: Shutterstock

tön- ja talvitelakoinnin suhteen. Kuntien ja kaupunkien venesatamia koskeissa säännöissä voidaan myös asettaa kulttuurille erityisiä ehtoja.

Lämmintä kesää vesillä!

# Onko tullattavaa

Kokosimme muutamia tärkeitä huomioitavia asioita Suomeen saapumisesta ja maahantuotavista asioista. Tullin venepartioilta saat myös ohjeita ja opastusta rajat ylittävän veneliikenteen säännöksistä. Kaikenkattavat ohjeet löydät verkkosivuiltamme, [tulli.fi](http://tulli.fi).



Kun kohtaat vesillä Tullin venepartion, tervehdi rohkeasti. Tullin venepartioissa työskentelevät ovat merenkulun ammattilaisia, ja heiltä saat tarvittaessa apua myös ongelmatilanteissa.

Muista ottaa matkalle mukaan virallinen henkilöllisyystodistus eli henkilökortti tai passi. Tarkista, että reseptilääkkeiden reseptit ovat mukana, esimerkiksi ruotsalaiset tai virolaiset reseptittömät lääkkeet voivat olla Suomessa reseptilääkkeitä. Varmista, että aluksessa on vesiliikennelain edellyttämät varusteet ja rekisteritunnukset ovat kiinnitettyinä veneeseen määräysten edellyttämällä tavalla. Huolehdi, että veneen rekisteritunnukset ovat näkyvillä ja tunnistettavissa.

## Kun saavut EU-alueelta Suomeen

Voit tuoda matkustajatuomisia ilman arvorajoja. Huomaa kuitenkin, että esimerkiksi alkoholiin, tupakkatuotteisiin ja polttoaineisiin liittyy rajoituksia. Omaan käyttöösi tai lahjaksi voit tuoda alkoholijuomia tullitta ja veroitta EU-maista.

## Kun saavut Suomeen Ahvenanmaalta

Ahvenanmaa on osa EU:n tullialuetta, mutta

se ei kuulu EU:n veroalueeseen. Tämän vuoksi maakunnan ja Manner-Suomen välillä on tuontirajoituksia. Saat tuoda veneelläsi ostoksia henkilökohtaisissa matkatavaroissasi veroitta ja tullitta enintään 300 euron arvosta. Alkoholijuomia voit tuoda Ahvenanmaalta vain rajoitetun määrän omaan käyttöösi tai lahjaksi.

## Jos veneessä on lemmikkejä

Tulli voi tarkastaa veneessä olevan lemmikin ja sen asiakirjat. Tullin venepartiolla on sirunluku-laite mukanaan, joten eläinten tunnistusmerkinnän lukeminen onnistuu myös vesillä. Alla olevat ohjeet koskevat Suomeen EU-maasta tai Norjasta kanssasi saapuvaa lemmikkiä.

### Estä afrikkalaisen sikaruton leviäminen Suomeen

Liha- ja maitotuotteiden tuonti EU:n ulkopuolelta Suomeen on kielletty. Kielto koskee sekä omaan käyttöön että tuliaisiksi tarkoitettuja elintarvikkeita. Myös lemmikkien ruoat kuuluvat tuontikiellon piiriin.

Suositus on myös, että mitään sian tai villisian lihaa sisältäviä lihatuotteita ei tuotaisi maista, joissa on todettu afrikkalaista sikaruttoa, esimerkiksi Virossa ja Ruotsista.

### Muista lemmikille:

- tunnistusmerkintä
- voimassa oleva raivotautirokotus, jos eläin on yli 16 vk vanha (huomioi odotusaika)
- EU:n tai Norjan lemmikkieläinpassi
- vakuutuslomake siitä, ettei pentu ole ollut tekemisissä villieläinten kanssa, jos eläin on alle 16 vk vanha
- koirilla pitää olla myös käsittely ekino-kokkoosia vastaan vähintään 1 vrk (24 h), mutta korkeintaan 5 vrk (120 h) ennen Suomeen tuloa (ei koske suoraan Norjasta, Maltalta tai Irlannista Suomeen matkustavia koiria)

Tarkat ohjeet ja lisätiedot eläinten tuonnista Suomeen löydät Ruokaviraston verkkosivuilta.

## Miksi Tullin venepartio pysäyttää merelle?

Tulli valvoo tuonti- ja vientirajoitusten sekä tullimenettelyjen noudattamista kaikilla vesialueilla. Lisäksi Tulli voi pysäyttää ja puhutella maahan saapuvaa ja maasta lähtevää veneilijää ja tehdä tarvittaessa tullitarkastuksen. Tulli valvoo vesillä myös muun muassa huvialusten polttoaineita, vesiliikennettä, metsästystä ja kalastusta. Tulli on myös yksi meripelastusviranomaisista

### Entä puhalluttaako Tulli?

Kyllä puhalluttaa. Kaikkien, jotka osallistuvat aluksen navigointiin ja ohjaamiseen tai toimivat muuten aluksen kulun turvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä, tulee puhaltaa alle rangaitavuusrajan. Tullilla on täysin samat toimivaltuudet kuin Poliisilla ja Rajalla.



**V O L V O  
P E N T A**



**COBHAM**

**SCAN  
ANTENNA®**



**Liikkuva huolto**

**Telakointi**

**Venekorjaukset**

**MainServ**

power & connectivity

Tykkitie 5 | 10210 Inkoo | tel. +358 20 7300 910

office@mainserv.fi | huolto@mainserv.fi

[www.mainserv.fi](http://www.mainserv.fi)

## **LUOTETTAVAT YHTEYDET VIRANOMAIS- JA SIVILIVIESTINTÄÄN**

» [www.promarine.fi](http://www.promarine.fi) ↗



**promarine**

[info@promarine.fi](mailto:info@promarine.fi)



Finferries liikennöi ympäri Suomen 48 lautta-, lossi- ja yhteysalusreitillä.  
Lataa mobiilisovelluksemme kotisivuiltamme tai sovelluskaupoista.

Finferries trafikerar i Finland på 48 färje-, vajerfärje- och förbindelsebåtsrutter.  
Ladda ner vår mobilapp från vår hemsida eller från appbutikerna.

[Finferries.fi](https://finferries.fi)

## TEHOA KAIKKEEN KÄYTTÖÖN



Scanian merimoottorivalikoimasta löytyy kokonaisratkaisut niin nopeille partioveneille kuin vaativiin hinaustehtäviin. valikoimassa on 220–1 150 hv:n (162–846 kW) merimoottoreita sekä mittaristoja, jälkikäsitteilyjärjestelmiä ja muita voimansiirtojärjestelmän komponentteja. Yhdessä vaihteistojen, potkurien ja peruutusvaihteiden kanssa niillä voidaan luoda juuri käyttötärpeeseen sopiva voimansiirtoratkaisu.

Scania Suomi Oy  
Kim Orden  
+358 105 555 250  
kim.orden@scania.com

Mikko Riihimäki  
+358 105 555 214  
mikko.riihimaki@scania.com

**SCANIA**

# Öljyä meressä?

Poissa silmistä, poissa mielistä. Kukapa ei joskus olisi kokeillut astianpesuainetta meressä olevan bensiinin tai dieselin hävittämiseen? Öljy kyllä katoaa silmistä, mutta merestä se ei tällä taikatempulla poistu.

Itämeri on yksi herkimmistä merialueista maailmassa. Valtameriin verrattuna vesimassa Itämeren altaassa on vähäinen, sillä alue on suhteellisen matalaa. Vaikka lukuisten järvien ja jokien kautta Itämerelle virtaa jatkuvasti uutta makeaa vettä, Tanskan matalat salmet estävät veden runsaan ja jatkuvan vaihtumisen. Kansainvälisesti öljyntorjunnassa käytetään öljyä hajottavia kemikaaleja. Ne käyttäytyvät osittain vastaavalla tavoin kuin astianpesuaineet, eli hajottavat veden pintajännitystä. Tällöin öljy ikään kuin häviää näkyvistä. Paitisi ettei öljy mihinkään häviä, vaan se painuu pohjaan ja tuhoaa siellä olevan ekosysteemiin. Toinen kansainvälisesti käytössä oleva ”torjuntamenetelmä” on öljyn polttaminen. Öljyn saa kyllä syttymään, mutta pinnalla olevasta öljystä palaa kaikkein helpoiten palavat osat. Ras-kaimmat osat ja palamisjätteet vajoavat pohjaan, jossa ne vaikuttavat vuosikymmenten ajan kasvien ja eläinten elinmahdollisuuksiin. Meren pohjasta öljyn pois kerääminen on käytännössä mahdotonta. Tämän ja öljyn haitallisuutensa vuoksi, Itämeren valtiot ovat sopineet, ettei Itämerellä käytetä torjuntatoimissa kemikaaleja tai öljyn polttamista.

## Keräysmenetelmät

Rajavartiolaivos vastaa Suomessa ympäristövahinkojen eli öljyntorjunnasta avomerellä ja pelastuslaitokset rannikolla sekä maa-alueilla. Vaikka viranomaisten välisissä sopimuksissa vastuurajat ovat selkeästi määritelty, merellä näitä rajoja ei ole havaittavissa. Käytännössä Rajavartiolaivos, pelastuslaitokset sekä muut viranomaiset tekevät tiivistä yhteistyötä yhteisen tavoitteen eteen. Tämä näkyy muun muassa yhteisharjoituksina ja samanlaisena torjuntatatiikkana, jolloin tositilanteessa torjuntatoimien suorittaminen on mahdollisimman tehokasta.

Öljyä kerätään Suomessa pääsääntöisesti mekaanisesti, jolloin öljy poistetaan vedestä

fyysisesti erilaisilla keräyslaitteistoilla. Suurissa torjunta-aluksissa, kuten Rajavartiolaivoksen vartiolaivoissa tai merivoimien öljyntorjunta-aluksissa on kiinteät harjakeräyslaitteistot. Öljyn tarttuessa harjoihin, öljy nousee merestä ja siirtyy torjunta-aluksen säiliöihin. Venuokan öljyntorjunta-aluksissa keräyslaitteistot ovat pienempiä, ja itse öljy siirretään usein aluksen perässä vedettäviin säiliöihin. Harjojen lisäksi käytössä on myös talvikeräykseenkin soveltuvia harjakauhoja tai aluksen perään asetettavia harjoja. Pienemmissä torjuntatehtävissä voidaan hyödyntää myös kelluvia skimmereitä, joilla etenkin kevyet polttoaineet kuten bensa ja diesel, saadaan kerättyä merestä.

Öljy pyritään keräämään ennen kuin se ajautuu rannalle, sillä rannalta kerääminen on hidasta, kallista ja erittäin työlästä. Leviämisen estämistä ja öljyn ohjaamista tehdään öljypuomeilla. Avomerellä käytössä on jopa kahden metrin korkuista avomeripuomia, kun taas rannan läheisyydessä pärjätään muutaman kymmenen sentin korkuisilla rannikopuomeilla. Puomeja voidaan hyödyntää myös öljykerroksen paksuuden kasvattamiseen, jolloin kerääminen on tehokkaampaa.

## Päästäjä maksaa

Öljyntorjunnassa käytetään periaatetta päästäjä maksaa. Näin ollen keräämisestä ja luonnon tuhoutumisen ennaltaehkäisemisestä aiheutuvat kulut peritään vahingon aiheuttajalta. Koska torjuntatoimet ovat lähes aina pitkäkestoisia ja niissä vaaditaan paljon kalustoa, kasvavat kustannukset helposti varsin suuriksi.

Vaikka tämä kansainvälinen päästäjä maksaa periaate on alun perin säädetty kauppamerenkulkua ajatellen, sovelletaan sitä myös muun muassa veneilyyn. Paras keino ympäristön suojelemiseksi onkin turvallinen merenkulku, jotta karilleajojen tai pohjakosketusten yhteydessä ei pääse haitallisia aineita mereen. Toinen vastuullisen veneilijän valinta on roskien ja vaarallisten jätteiden vieni niille varattuihin paikkoihin. Kolmantena kannattaa kiinnittää huomiota tankkaamiseen. Näistä, usein yksittäisistä varsin pienistä läikistä, muodostuu isossa joukossa turhaa kuormitusta vesistöille.



*Tehokkain tapa kevyiden polttoaineiden, kuten bensiinin ja dieselin keräämiseen vedestä on käyttää skimmereitä.*



*Rajavartiolaitos vastaa öljyntorjunnasta avomerellä. Raskasta avomeripuomia käytetään meressä olevan öljyn ohjaamiseen ja öljykerroksen suurentamiseen, jolloin kerääminen on tehokkaampaa.*

TROSSI

# IHMISET PELASTAMME AINA, TROSSI TUO VENEESIKIN TURVAAN

Ihmiset pelastetaan aina korvauksetta, mutta veneen siirrosta saatamme joutua perimään kulukorvauksen. Summa voi nousta satoihin euroihin. Hankkimalla Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelun varmistat veneellesi avun jäsenetuna. Samalla tuet vapaaehtoista meripelastustyötä.

**Trossi-jäsenmaksu 98 € vuodessa.**  
Lue lisää ja liity: [trossi.fi](http://trossi.fi)



MERIPELASTUS.FI



MERIPELASTUSSEURA  
SÖJÄRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

## CAT®-KUMPPANISI MERELLÄ ON AVESCO

Me Avescolla haluamme keskittää voimavaramme asiakassuhteidemme vahvistamiseen tarjoten korkealaatuisten Cat-merimoottorien ja generaattoreiden lisäksi toimittamiemme järjestelmien laajamittaista huolto- ja ylläpitopalvelua. Sitoutuneen tiimimme tavoitteena on taata moottoriemme luotettava toiminta ja tarjota asiakkaillemme stabiilit edellytykset tuottavaan liiketoimintaan.

- Propulsiomoottorit 200–6000 bkW
- Generaattorit 10–5200 ekW
- Apumoottorit 70–5400 bkW
- Päästöluokat IMO II / III, EPA T3 / T4, EU Stage V
- Luokitukset mm. LR, BV, DNV GL, ABS, RINA
- Monitorointi- ja etävalvontajärjestelmät

avesco

CAT®



# Paljonko veneesi alla on vettä?

## Näin tulkitset vedenkorkeustietoja

Ilmatieteen laitos on ilmoittanut merivedenkorkeudet N2000-järjestelmässä teoreettisen keskiveden rinnalla yli kahden vuoden ajan. Muutos on osa laajempaa väylä- ja merikarttaudistusta.

Tieto vedenkorkeudesta on tärkeä vesilläliikkujille, ettei esimerkiksi veneen köli osu pohjaan, kun vesi on matalalla, eikä kiinnitysköysi ole liian kireällä suurten vedenkorkeusvaihteluiden aikana.

Ilmatieteen laitos havainnoi ja ennustaa meriveden korkeutta. Aiemmin merivedenkorkeus ilmoitettiin pääasiassa suhteessa teoreettiseen keskiveteen, koska myös merikartoissa syvyystiedot ilmoitettiin tällä tavoin. Merikarttojen korkeusjärjestelmä on vaihtumassa vaihteittain N2000-järjestelmään, joten myös veden-

korkeushavainnoja ja -ennusteita on alettu esittää rinnakkain N2000-järjestelmässä ja teoreettisen keskiveden suhteen.

”Merellä liikkuville muutos on käytännössä tarkoittanut sitä, että jos käytössä on uusi, N2000-järjestelmässä oleva merikartta, tulee merivedenkorkeuden ennuste ja havainnot katsoa N2000-korkeusjärjestelmän mukaisina”, sanoo Ilmatieteen laitoksen meriasiantuntija Anni Jokiniemi.

Vedenkorkeudesta puhuttaessa on oleellista tietää, missä korkeusjärjestelmässä lukemat on annettu. N2000-järjestelmässä nollakohta on kiinteä. Teoreettisessa keskivedessä nollakohtana on vedenkorkeuden kyseisen vuoden odotusarvo, eli nollakohta muuttuu vuosittain joi-takin millimetrejä.

### Merikartat siirtyvät uuteen järjestelmään

Vedenkorkeustiedon muutoksen taustalla on laajempi väylä- ja merikarttaudistus, jota koordinoi Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Uudistuksen myötä merikarttojen korkeusjärjestelmä vaihtuu N2000-järjestelmään.

Muutos tapahtuu merialueittain usean vuo-

den aikana, alkaen Perämereltä ja päättyen itäiselle Suomenlahdelle ja Saimaalle. Perämereltä julkaistiin uudet merikartat N2000-järjestelmässä ensimmäisenä vuodenvaihteessa 2021–2022, ja viimeisten karttojen on arvioitu siirtyvän uuteen järjestelmään merialueilla vuonna 2026 ja Saimaalla 2027.

Myös muut Itämeren ympärysvaltiot ottavat tai ovat jo ottaneet käyttöön N2000-korkeusjärjestelmää vastaavat järjestelmät. Valtiot ovat nimenneet järjestelmän omilla tavoillaan: esimerkiksi Ruotsissa sitä kutsutaan nimellä RH2000 ja Virossa EH2000. Yhteinen nimitys järjestelmille on Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000). Merikartoissa näkyvä lyhenne BSCD2000 tarkoittaa siis Suomessa samaa kuin N2000.

Vedenkorkeustietoa Ilmatieteen laitoksen verkkopalvelussa osoitteessa [ilmatieteenlaitos.fi/vedenkorkeus](https://ilmatieteenlaitos.fi/vedenkorkeus)

Merisää-palvelu osoitteessa [ilmatieteenlaitos.fi/merisaa](https://ilmatieteenlaitos.fi/merisaa)

# elengger



**SVP**  
Satavan Venepalvelu Oy

HUOLLOT ◦ SÄILYTYS ◦ LAITURIPAIKAT ◦ NOSTOT JA LASKUT

**TELAKKA**  
60°22'28.2"N 22°07'26.8"E

**VIERASVENESATAMA AURAJOKI MANILLA**  
60°26,4' P, 22°15,0' E

Samppaantie 385, 20960 Turku p. 020 735 1414 www.satavanvenepalvelu.fi



**MERITURVA**

**PYSY PINNALLA!**

Suosittu veneilijän pelastautumiskurssit järjestetään Lohjalla. Tutustu ajankohtaiseen kurssitarjontaan nettisivuillamme!

Avoimilla kursseilla on paikkoja rajoitetusti, joten varaa omasi heti! Järjestämme kurseja myös tilauksesta ryhmille.

Ota yhteyttä ja kysy lisää!

**Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus**  
puh. 019 - 2876 600 • [www.meriturva.fi](http://www.meriturva.fi)



**Uiva.fi**  
FLYTANDE  
HELSINKI 15.-18.8.2024

**NÄHDÄÄN UIVASSA!**  
**VI SES PÅ FLYTANDE!**  
**SEE YOU AT UIVA!**

## Näin seuraat vedenkorkeutta verkossa ja radiossa

Vedenkorkeushavainnot ja -ennusteet voi tarkistaa Ilmatieteen laitoksen verkkosivuilta. Vedenkorkeustiedot on esitetty sivulla sekä teoreettisen keskiveden että N2000-järjestelmän mukaisina. N2000-korkeuslukemat ovat aina suurempia kuin teoreettisen keskiveden lukemat.

Verkkosivujen vedenkorkeuskuvaajissa on vedenkorkeushavainnot ja kaksi ennustetta, joista kahden vuorokauden päähän ulottuva ennuste on tarkempi, ja kymmenen vuorokauden päähän ulottuva ennuste enemmän suuntaa antava.

Taulukossa on lisäksi kaikkien Ilmatieteen laitoksen havaintoasemien uusien havainto meriveden korkeudesta kummassakin korkeusjärjestelmässä.

YLE lukee radiossa Merisään yhteydessä vedenkorkeushavainnot ja kertoo, jos voimassa on varoitus matalasta tai korkeasta merivedestä. Havainnot luetaan toistaiseksi suhteessa teoreettiseen keskiveteen, sillä tietojen lukeminen kahdessa korkeusjärjestelmässä veisi liikaa aikaa. Radioihin korkeusjärjestelmä vaihtuu sitten, kun suuri osa merikartoista on N2000-järjestelmässä.

Myös YLE:n Teksti-TV:ssä näytetään viimeisimmät vedenkorkeushavainnot yhä teoreettisen keskiveden suhteen.



Ilmatieteen laitoksen verkkosivuilla toisen vedenkorkeustiedon voi halutessaan piilottaa klikkaamalla x-akselin alla ylimääräisen korkeusjärjestelmän nimeä.

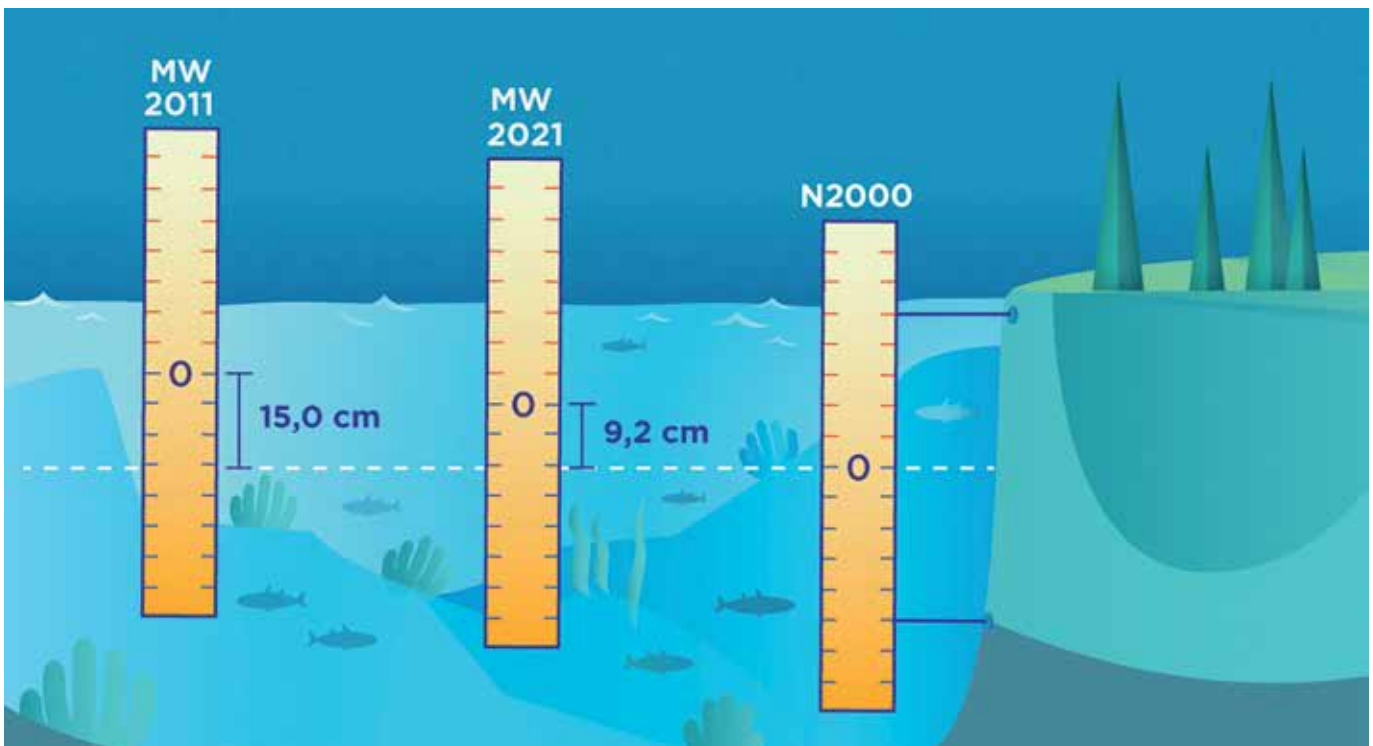
### Teoreettinen keskivesi ja N2000 lyhyesti

**Teoreettinen keskivesi** (MW eli mean water / MSL eli mean sea level)

- Nollakohta on suunnilleen kyseisen vuoden keskimääräinen vedenkorkeus. Tarkalleen nollakohta on vuoden vedenkorkeuden odotusarvo.
- Nollakohta muuttuu vuosittain, koska maa kohoaa Suomessa ja merenpinta nousee globaalisti.
- Pääjärjestelmä merivedenkorkeuden ilmoittamiseen Suomessa syyskuuhun 2021 asti.
- Jokainen Itämeren valtio on laskenut korkeuden omalla tavallaan.

**N2000** (BSCD2000 eli Baltic Sea Chart Datum 2000)

- Nollakohta on kiinteä eli ei muutu. Sidottu Amsterdamissa olevaan nollapisteseen (Normaal Amsterdam Peil, NAP)
- Vuonna 2021 lisätty vedenkorkeuslukemat N2000:ssa moniin järjestelmiin.
- Yhteinen järjestelmä kaikissa Itämeren maissa.



Esimerkiksi Kemissä vuoden 2011 teoreettisen keskiveden nolla on 15 senttimetriä korkeammalla kuin N2000-järjestelmän nolla. Vuonna 2021 N2000:n ero teoreettiseen keskiveteen oli Kemissä 9,2 senttimetriä.

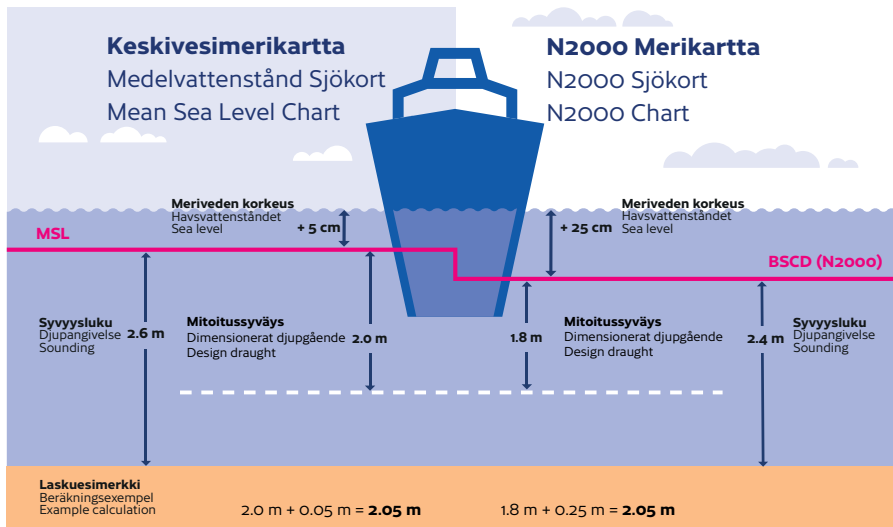
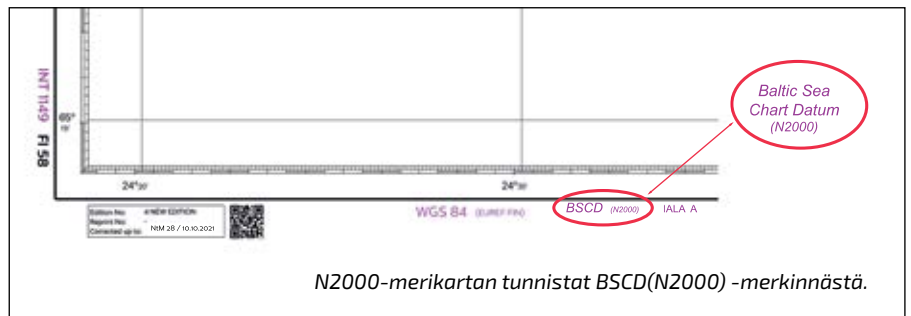
# N2000

## -väylä- ja merikarttaudistus

Suomalaiset merikartat uudistuvat lähivuosina alue kerrallaan, kun Perämereltä alkanut N2000-väylä- ja merikarttaudistus tuo mukanaan uudet ja tarkemmat merikartat. Kiinnitä huomiota, että käytät oikeaa vedenkorkeustietoa käytössäsi olevan merikartan kanssa.

Suomalaisilla merikartoilla ja vesiliikenteen väylillä siirrytään käyttämään valtakunnalliseen N2000-korkeusjärjestelmään sidottua veden syvyystietojen vertaustasoa. Tämä tulee vaikuttamaan merikartoilla esitettäviin syvyys- ja väylätietoihin.

N2000-merikartoilla syvyys- ja väylätiedot ilmoitetaan maankuoreen sidotussa N2000-korkeusjärjestelmässä, aiemmin merialueilla teoreettiseen keskiveteen (MSL) ja sisävesillä NN:n perustuvan korkeusjärjestelmän sijaan.



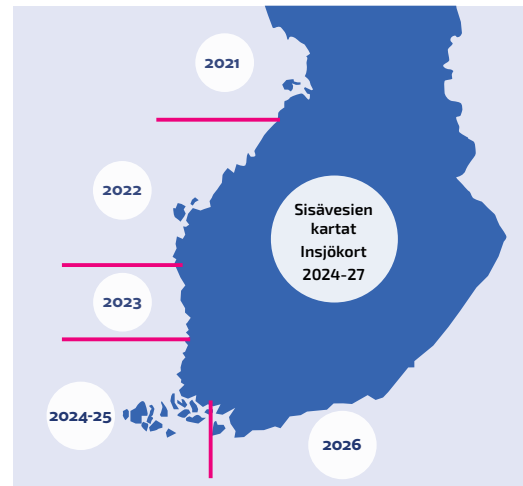
Esimerkkikuva vertaustason vaikutuksesta

## Käytä oikeaa vedenkorkeustietoa oikean kartan kanssa

Järjestelmien nollakohtien välisestä erosta johtuen merikarttojen syvyyslukemat kartoilla pienenevät keskimäärin 10–20 cm. Muutos vaikuttaa myös väyliä mitoitusväyksiin. Käytettävissä oleva vesisyvyys ei kuitenkaan muutu, kun huomioidaan N2000-vedenkorkeus. Ilmatieteen laitos julkaisee vedenkorkeustiedot sekä teoreettisen keskiveden että N2000-järjestelmän mukaisina.

Koska siirtymäaika on käytössä sekä vanhan että uuden järjestelmän mukaisia merikarttoja samanaikaisesti, on tärkeää varmistaa käytettävän kartan vertaustaso ja vastaava vedenkorkeuslukema. Merialueilla liikkuvan kannattaa siis kiinnittää asiaan huomiota, jotta käyttää jatkossa oikeaa vedenkorkeustietoa veneessä olevan merikartan kanssa.

Uudistuksen yhteydessä merikarttojen vanhoille syvyystiedoille tehdään myös ns. ikäkorjaus, jossa otetaan huomioon maankohoamisen vaikutus vuosikymmenten aikana. Karttoille tuodaan myös uutta merenmittaustie-



Merikarttojen uusiminen toteutetaan vuosien 2021–2026 aikana.

toa. Tästä syystä syvyyslukemiin voi tulla myös vertaustason muutosta suurempia korjauksia. N2000-merikartan tunnista BSCD(N2000) -merkinnästä.

## Merikartat uusitaan vaiheittain – tavoite vuodessa 2026

Merikarttojen uusiminen merialueella toteutetaan vuosien 2021–2026 aikana. Uudistus aloitettiin Perämereltä ja sieltä siirrytään vaiheittain

Ahvenanmaan ja Saaristomeren kautta kohti Suomenlahden itäosaa.

Ensimmäiset N2000-merikartat julkaistiin Perämereltä vuoden 2021 lopulla ja nyt on edetty Porin korkeudelle. Keväällä 2024 julkaistaan veneilijöille Sellkämeren merikarttasarja E. Sisävesien N2000-merikarttojen julkaiseminen aloitetaan 2024.

Uudistuksen tarkkaa etenemistä voit seurata Traficomien verkkosivuilta:  
[traficom.fi/fi/n2000-vayla-ja-merikarttauudistus](https://www.traficom.fi/fi/n2000-vayla-ja-merikarttauudistus)

## Itämeren yhteinen hanke

Suomessa toteutettava N2000-väylä- ja merikarttauudistus on osa Itämeren maiden yhteistä BSCD2000 (Baltic Sea Chart Datum) -hanketta. Hanke yhtenäistää merikarttatiedon ja käytettävissä olevan vesisyvyyden tulkintaa Itämeren alueella.

Naapurimaissa Ruotsissa uudistus (RH2000) alkoi viitisen vuotta sitten Haaparannasta ja on nyt edennyt Tukholman eteläpuolelle. Göteborgissa on tarkoitus olla vuonna 2030. Viro on muuttanut uuden korkeusjärjestelmän (EH2000) kaikkiin satamakarttoihin ja jatkaa nyt rannikkokarttojen uudistamisella.

## Lue lisää uudistuksesta

<https://www.traficom.fi/fi/n2000-vayla-ja-merikarttauudistus>



**MARINA**
**PARGAS**

Tervetuloa Paraisten Marinaan

Täyden palvelun telakka  
saariston sydämessä!

60°13,3N 22°18,3E  
[www.marinapargas.com](http://www.marinapargas.com)  
Tervsundintie 70  
21600 Parainen  
Puh. 02 275 275

- Talvitelakointi lämpimässä ja kylmässä hallissa sekä ulkona
- Varaa talvisäilytyspaikkasi kaudelle 2024-25
- Huollot, laite- ja järjestelmäsennukset sekä korjaukset

Uusi  
yritysvideo  
julkaistu  
f ja kotisivuillamme!

Laaja,  
yli 20000  
tuotteen  
valikoima.

**600 m<sup>2</sup> Meredin-MYYMÄLÄ toimii marinan tiloissa**


[www.meredin.fi](http://www.meredin.fi)

Shoppaile verkkokaupassa tai tule paikan päälle!


Tervetuloa palvelevaan venetarvikekauppaan, vaikka veneellä laituriin!

Venetarvikkeiden suurmyymälä Paraisilla!


Tässä on hyvä.



Vakauden  
mallioppilas jo  
vuodesta 1969.



PAIJANBOATS.COM



Vesillä jo vuodesta 1953.

facebook.com/mp-venekuomu  
Vesontie 1, Rusko  
puh. (02) 434 8500

www.mp-venekuomu.fi



TUTUSTU SUOSITTUIHIN  
STOPGULL-TUOTTEISIIN  
StopGull-lokinkarkotin  
pitää veneesi siistinä

MP-VENEKUOMU





16 - 272 hv

16 - 60 hv

3 - 132 kW

**TEKNO-MARINE**  
www.tekno-marine.fi

Solé Diesel  
40 vuotta  
Suomessa!

Marinsatamantie 3, Espoo  
09-819 0770, 040-9000 940  
rauno@tekno-marine.fi



VA | VARUSTE  
62° 87' 48.17" - 27° 65' 66.15"

VENEESI ARVOISTA MUKAVUUTTA

Venekuomut, -istuimet, -pehmusteet ja talvisuojat

Tutustu tuotteisiimme osoitteessa va-varuste.fi tai soita puh. +358 17 265 9500

# Vesiväylien palautekanava

Vesiväylien palautekanava on Väyläviraston oma vesiväyliin liittyvä yhteyspalvelu. Palautekanavaan voi olla yhteydessä esimerkiksi merenkulun turvalaitteiden tai vesiliikennemerkkien vioista. Ota vesiväylien palautekanava haltuun ja hyödynnä sitä tarpeen mukaan myös esimerkiksi parannusehdotuksiin.

Olipa mielen päälläsi kysymys, kiitos, puute tai moite, idea tai muu palaute vesiväyliin liittyen, voit hyödyntää sen kertomiseen vesiväylien palautekanavaa. Väyläviraston selainpohjainen palvelu toimii myös mobiilissa ja se löytyy osoitteesta: [www.vayla.fi/palaute](http://www.vayla.fi/palaute) Tavalli-



*Palautekanavassa voit valita palautteen aiheen kolmesta vaihtoehdosta.*

simmat syyt ottaa palautekanavaan yhteyttä liittyvät merenkulun turvalaitteiden tai vesiliikennemerkkien vikoihin ja puutteisiin.

”On kuitenkin hyvä muistaa, että vesiliikennemerkki on eri asia kuin merenkulun turvalaitte. Vesiliikennemerkit osoittavat esimerkiksi nopeusrajoituksen tai kieltävät aallokon aiheuttamisen, ja ne ovat niin sanotusti liikennemerkin näköisiä. Merenkulun turvalaitteita taas ovat mm. viitat, poijut, reunamerkit, linjamerkit ja majakat, jotka liittyvät turvallisen navigoinnin varmistamiseen”, kertoo vesiväylänpidon asiantuntija **Marjut Saarivirta** Väylävirastosta.

Palautteen voi antaa kolmella kielellä: suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi. Merenkulun turvalaitteen viasta voi ilmoittaa myös puhelimitse numeroon 0800 18 18 18.

## Merkitse palautteen sijainti kartalle

Keväisin jäiden lähdön jälkeen moni miettinee sopivaa kanavaa palautteelleen, sillä merenkulun turvalaitteita tai vesiliikennemerkkejä on voinut talven aikana rikkoutua, siirtyä väärään paikkaan tai hävitä kokonaan. Väylävirasto kannustaa veneilijöitä kertomaan puutteista, jotta ne voidaan korjata mahdollisimman pian.

”Palautekanavassa voi esittää palautteen sijainnin kartalta pisteenä, viivana tai alueena. Tämä helpottaa meidän työtämme korjausten suhteen. Palautekanavassa on myös nähtävillä ajantasaiset eli vahvistetut tiedot merenkulun turvalaitteista sekä vikailmoitukset kaupparenkulun väylillä ja muilla väylillä. Nämä auttavat, jos epäilee turvalaitteen puuttuvan tai aprikoi, onko joku toinen jo antanut palautetta samasta asiasta”, Saarivirta kertoo.

Annettava palaute jätetään vapaamuotoisesti kirjoittamalla. Tekstin pituus on maksimissaan 1000 merkkiä. Palautteeseen voi lisätä kuvan omalta laitteelta tai ottamalla suoraan kuvan omalla puhelimella.

Palautteen antajan nimeä ja yhteystietoja ei julkaista, mikäli hän näin toivoo. Palautteen antajan tulee kuitenkin jättää oma nimensä ja sähköpostiosoitteensa vastauksen saamista varten.

## Hätätilanteissa soitetaan hätänumeroon

Jos asiasi koskee yhteysalusliikennettä, liikenteenohjauspalveluja tai vesiväylien yleisiä palveluita, on oltava yhteydessä Liikenteen asiakaspalvelun yleiseen palautekanavaan ([palautevayla.fi](http://palautevayla.fi)). Nämä asiat eivät useimmiten kuulu Väylävirastolle vaan muun muassa Fintrafficille.



*Vesiväylien palautekanavassa voi merkitä palautteen sijainnin kartalle, mikä helpottaa kunnossapitäjien työtä esimerkiksi puuttuvan merenkulun turvalaitteen korvaamisessa. Palautekanavassa on myös nähtävillä ajantasaiset vikailmoitukset kaupparenkulun väylillä ja muilla väylillä.*

*Vesiliikennemerkit muistuttavat nimensä mukaisesti liikennemerkkejä.*



Hätätilanteessa ei kuitenkaan pidä jäädä arpomaan, vaan soittaa apua pikimmiten paikalle. ”Jos vesillä sattuu jokin todellinen hätä, ei pidä jäädä miettimään eri kanavia. Hätätilanteissa soitetaan hätänumeroon (112) ja merialueilla meripelastuksen hälytysnumeroon (0294 1000)”, Saarivirta muistuttaa.





**Korkean suorituskyvyn alumiiniveneet ammattilaisille**

[www.kewatec.com](http://www.kewatec.com)





 [meriaura.fi](http://meriaura.fi)

**Shipping with care**

# Kivikkoalue

Suomalaisilla merikartoilla on käytössä useampi symboli, jolla esitetään yksittäisiä kiviä ja kivikkoja. Yksittäisten symbolien lisäksi merikartoilla on otettu käyttöön uusi aluemainen esitystapa osoittamaan laajoja vaikeakulkuisia alueita. Nämä alueet ovat erittäin kivikkoisia ja niissä navigointi on hyvin riskialtista. Uusi aluemainen esitystapa selkeyttää navigointia.

Useat erilaiset kivisymbolit ovat suomalaisten merikarttojen erikoisuus, maailman merikartoilla ei ole käytössä yhtä laajaa valikoimaa kivisymboleita. Tämä johtuu Suomen vesistöjen ainutlaatuisuudesta - erittäin kivikkoisesta pohjasta ja matalista vesistä, jonka kuvastamiseen kartalla tarvitaan erilaisia kivisymboleja.

Merikarttojen laadintaan kuuluu yhtenä vaiheena kivisymbolien valinta. Työvaiheessa tarkastellaan mikä kivisymboli kuvastaa ympäristöä parhaiten ja on merenkulullisesti turvallisin tapa osoittaa navigointiestettä. Kivisymbolien valinta merikartoille on hidas työvaihe, joka tehdään pitkälti käsin. Kivivalinnassa käytetään lähtöaineistona useita eri lähteitä, kuten maanmittauslaitoksen tietokantaa, ilmakuvaa ja merikarttatietokantaa, joka sisältää vuosikymmenien merenmittauksien aineistot.

## Uusi aluemainen esitystapa tuo selkeyttä ja lisää turvallisuutta

Uusi esitystapa mahdollistaa merikarttojen kivilinnan osittaisen automatisoinnin. Automaatio prosessi luo vaikeakulkuisen alueen reunan ja valitsee kriteerien perusteella kivisymbolit alueelle. Uuden aluemaisen esitystavan myötä yksittäisten kivien määrä merikartalla vähenee ja merikartasta tulee selkeämpi ja luettavampi. Uusi aluemainen esitystapa ei kuitenkaan kokonaan korvaa yksittäisten kivisymbolien käyttöä.

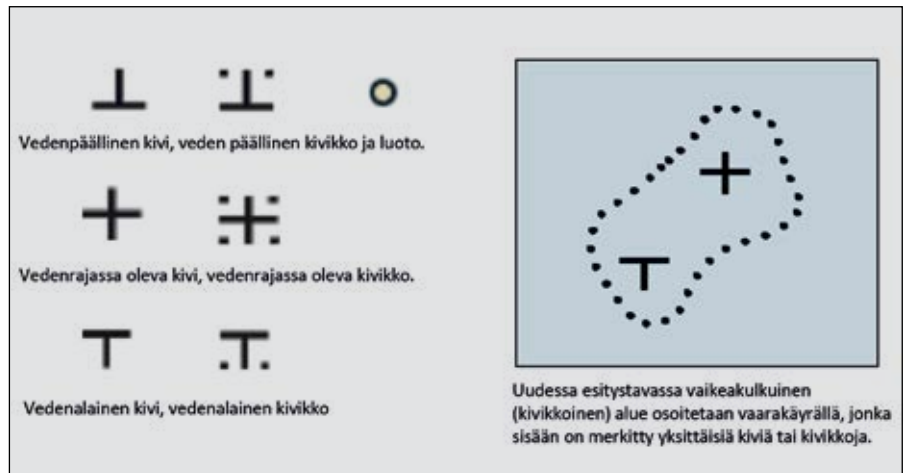
Aluemainen esitystapa perustuu kansainväliseen merikarttasymboliikkaan. Vaikeakulkuisella alueella tarkoitetaan sellaista aluetta, jolla sijaitsee useita pintanavigoinnille vaarallisia kohteita, joita kaikkia ei ole erikseen merkitty kartalle (IHO S-4, B-422.9). Vaikeakulkuisen alueen raja osoitetaan vaarakäyrällä, mustalla pisteiviivalla (IHO S-4 B-420.1). On huomioitavaa, että vaarakäyrällä voidaan osoittaa erityyppisiä merenkulun vaaroja, vaarakäyrän sisällä on erillisellä symbolilla esitetty vaaran laatu.

Käytössä olevat yksittäiset kivisymbolit ja merikartoille ilmestyvä uusi esitystapa vaikeakulkuisesta alueesta.

Navigointiturvallisuuden näkökulmasta uusi esitystapa selkeyttää merenkulkijalle mikä on vaikeakulkuisia aluetta ja mikä turvallisesti navigoitavaa aluetta. Aluemainen esitystapa tukee

vaikeakulkuisiksi alueeksi, tulee noudattaa erityistä varovaisuutta!

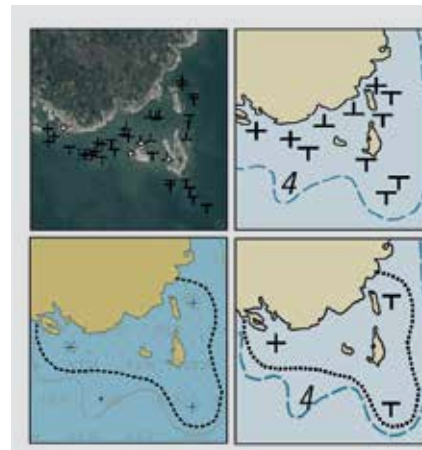
Uusi esitystapa on otettu merikarttoitustyössä käyttöön syyskuussa 2023. Uusi symboli tu-



myös plotterinkäyttäjää vähentämällä ylizoomauksen riskiä ja yksittäisten kivien sijainnin mahdollista väärentymistä plotterilla. Kun liikutaan alueella, joka merikartassa on osoitettu

lee ilmestymään laajamittaisesti merikartoille N2000-merikarttaudistuksen mukana alkaen Selkämeren merikartoista ja merikarttasarja E:l- lä (Selkämeri) keväällä 2024.

Lisätietoja: [merikartat@traficom.fi](mailto:merikartat@traficom.fi)



Ylhäällä vasemmalla ilmakekuva ja eri tietokantojen kiviaineisto, seuraavaksi nykyinen kivien esitystapa painetulla merikartalla. Alhaalla vasemmalla aluemainen kivikko painetulla merikartalla ja oikealla ENC:llä (elektroninen merikartta). On huomioitava, että karttaplottereissa vaikeakulkuisen alue voi näkyä eri tavalla riippuen plotterin valmistajasta.



**RAUMAN SATAMA  
PORT OF RAUMA**



Hakunintie 19, 26100 Rauma  
Puh. +358 2 837 11  
office@portofrauma.com  
www.portofrauma.com



**Tutkimusta  
kestävän  
merenkulun  
hyväksi.**

www.merikotka.fi



**Kvarken  
Ports**

THE PORTS OF UMEÅ AND VAASA

Laivanvarustajankatu 6  
65170 Vaasa  
Puh. 06-325 1111  
www.kvarkenports.com



**FREEPORT OF FINLAND**



**KOKKOLAN SATAMA OY**  
www.portofkokkola.fi

**SUOMEN JOHTAVA  
LAUTTALIIKENNESATAMA  
SKANDINAVIAN LIIKENTEESSÄ**

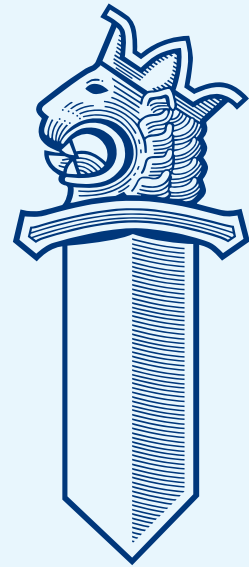
**NAANTALIN  
SATAMA**  
PORT OF NAANTALI

Satamatie 13, 21100 Naantali • +358 50 464 9915  
www.portofnaantali.fi

in f

# Pykäliä pintaa syvemmältä

## Sukellus vesiliikennelakiuudistuksen taustoihin



Julkaisen tämän artikkelin osana turvallisuusjohtamisen ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon (YAMK) opinnäytetyötäni, jota paraikaa suoritan Laurea ammattikorkeakoulussa. Artikkele on kirjoitettu yhteistyössä Helsingin Venepoliisin ja Poliisihallituksen kanssa. Pyrin tässä artikkelissa kuitenkin häivyttämään omaa virkamiesmäistä katselukulmaani, ja tarkastelemaan asioita hieman kriittisemmästä ja tutkimuksellisemmasta näkökulmasta. Pyrin antamaan asiaperusteisia vastauksia joihinkin tulkintoihin, mutta mukana on myös omaa pohdintaa ja arveluja lainsäätäjien tarkoitusperistä.

Vesiliikennelaki uudistui 1.6.2020 Vesiliikennelakiuudistuksesta tiedotettiin ja kirjoitettiin paljon ennen ja jälkeen uudistuksen. Pidän lakiuudistuksesta keskustelua silti edelleen tärkeänä, koska vesillä liikkuu paljon veneilijöitä, joille vesiliikennelain uudistukset tulevat edelleen uutena tietona. Traficom julkaisi kesäkuussa 2020 Taloustutkimus Oy:n toteuttaman veneilyturvallisuus tutkimusraportin (8), minkä mukaan 82 % vastaajista ei ollut alkuvuodesta 2020 vielä kuullutkaan vesiliikennelain tulevasta muutoksesta. Tilanne on varmasti muuttunut parempaan, mutta epätietoisuutta edelleen on.

Tässä artikkelissa palautan lukijoille mieleen, että mitä vesiliikennelakiuudistus toi käytännön tasolla huomioitavaksi tavalliselle huviveneilijälle. Käyn lyhyesti läpi myös muita uudistuksia, mitkä eivät välttämättä koske suoranaisesti huviveneilijöitä, mutta mitkä ovat oleellisia muutoksia menneeseen lakikokonaisuuteen. Pureudun myös hieman pintaa syvemmälle syihin, joiden takia vesiliikennelakia lähdettiin uudistamaan.

Koska laki ei aina anna suoraan vastauksia kaikkiin kysymyksiin, vaan uutta lakia tulkittaessa joudutaan nojaamaan paikoin lain valmisteluteksteihin, avaan tässä artikkelissa hieman lakiesityksessä käsiteltyjä pohdintoja, mitkä eivät näy lopullisessa laissa. Pohdiskelen tiettyjä tulkintahaasteita ja arvuuttelen mahdollisia syitä niiden taustalla. Tulen viittaamaan tässä tekstissä useasti Hallituksen esitykseen uudeksi vesiliikennelakiiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 197/2018 vp).

### Miksi lakia uudistettiin

Hallituksen esityksessä (HE 197/2018 vp) esitettiin säädettäväksi uusi vesiliikennelaki. Edellinen vesiliikennelaki ja vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annettu laki kumottaisiin. Lisäksi lakiuudistus toi muutoksia mm. aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin, laivavarustelakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin, rikoslakiin, sekä sakan ja rikosakon määräämisestä annettuun lakiin.

Eli vaikka lakiuudistuksen käytännön vaikutukset huviveneilijöihin oli melko vähäiset, voi jokainen tästä alustuksesta ymmärtää, että lakiuudistus oli lopulta melko mittava työ ja siihen oli todellinen tarve. Samaan aikaan uudistettiin myös tieliikennelaki (7), millä oli osaltaan vaikutuksia myös vesiliikennelain uudistukseen. Uudistuksen tavoitteena oli esityksen mukaan vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten tehtävien ja roolien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen. Tavoitteena oli vesiliikenteen liikennesääntöjen ajankohtaistaminen ja kokoaminen yhteen lakiin. Erityisesti huviveneiden osalta uusina asioina tuli uuden huviveneen päällikkyyden sääntely, vuokravene-sääntely sekä sanktiojärjestelmän ajanmukaistaminen, eli liikennevirhemaksun käyttöönotto. Tässä artikkelissa keskityn erityisesti huviveneen päällikkyyteen.

Lisäksi esityksessä pyrittiin kokoamaan yhteen vesiväylien merkitsemiseen, vesiliikenteen ohjaamiseen sekä vesiliikenteen alueellisiin ja vesikulkuneuvotyyppisiin liittyvää sääntelyä. Jan Nyholm on käsitellyt näitä uudistuksia kattavasti Merikapteenin YAMK-opinnäytteesään (10), joten en keskity niihin tässä tekstissä sen enempää.

### Suomi venetiheimpiä maita maailmassa

Suomi on asukaslukuun suhteutettuna yksi maailman venetiheimmistä maista. Tarkkaa kokonaislukua vesikulkuneuvoista on vaikeaa tehdä, koska rekisteröintivelvoite koskee vain yli 5,5 metrisiä purjeella tai moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, sekä kaikkia vesikulkuneuvoja, joiden moottoriteho on vähintään 15kw. Rekisteröityjä vesikulkuneuvoja Suomessa on vajaa 250 000 kappaletta (231 599 vuonna 2021). Karkeasti arvioituna vesikulkuneuvoja on suomessa noin 1,3 miljoonaa. Kun laskee tähän päälle vuokrattavien veneiden ja vesijettien kasvavan määrän ja suosion, voidaan arvioida, että vähintään joka neljäs suomalainen voidaan laskea vesillä liikkujaksi.

Vuonna 2017 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi teetti kattavan tutkimuksen veneilyn tilasta Suomessa vuonna 2016. Kyseisen tutkimuksen arvion mukaan Suomessa oli tuolloin kokonaisuudessaan noin 1 157 500 vesikulkuneuvoa. Merenkululaitos on arvioinut aiemmin tutkimuksessaan 2004, että tuolloin luku oli noin 737 500 vesikulkuneuvoa (12). Eli ve-

neiden kokonaismäärä nousi vuodesta 2004 -vuoteen 2016 mennessä, noin 57 %. Määrä on tasaisesti noussut vuosittain ja eri laskenta-arvioiden mukaan tällä hetkellä vesikulkuneuvojen kokonaismäärä on noin 1,3 miljoonaa. Valtaosa vesikulkuneuvoista on pienempiä mökkilläisten soutuveneitä (lähes puoli miljoonaa) ja alle 15kw perämoottorilla varustettuja pikkuneveitä (n.300 000). Rekisteröityjä veneitä lähes 250 000 ja Kanootteja ja kajakkeja on arviolta noin 100 000.

Veneiden ensirekisteröintimäärät on ollut tasaisessa kasvussa 2016 tehdyn tutkimuksen jälkeen, ja koronavuodet kiihdyttivät entisestään. Ensirekisteröityjen vesikulkuneuvojen määrä oli 2018 hieman alle 4000 kappaletta vuodessa vuonna 2021 määrä oli jo 5167 ensirekisteröintiä. Mikä oli 10 % enemmän kuin vuonna 2020.

**Taito:** Taitoa ei ole erikseen määritelty laissa. Sanakirja määrittelee taidon seuraavasti: ”*Harjaantumisen, tai oppimisen avulla saavutettu, tai luontainen (käytännön) kyky, jonkin toiminnan tai muu, tai muuta hallinta, taitaminen, osaaminen*”. Vesiliikenteen kohdalla tämä on kokonaisuus, mihin laskisin mukaan ainakin vesiliikenteen sääntöjen tuntemuksen, vesikulkuneuvon hallintaan liittyvän osaamisen, olosuhteiden huomioimisen ja ymmärtämisen, sekä vesikulkuneuvon kuntoon ja matkustajien turvallisuuteen liittyvien ohjeiden ja määräysten hallitsemisen. Edellä mainitut asiat tulisi vähintään hallita, jotta kuljettajalla olisi riittävä taito ja pätevyys kuljettaa huviveneitä.

Hallituksen esityksessä (1) mainitaan, että esitystä valmisteltaessa on valmisteltu arviomuistio (2), missä on tiedusteltu tarvetta muun



”Suomessa huviveneen kuljettajalta ei vaadita erityistä pätevyyskirjaa, vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito”

## Ikä, kyky ja taito

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei vaadita erityistä pätevyyskirjaa, vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Näitä ei ole (laissa) määritelty tarkemmin. (1)

**Ikä:** Rekisteröityä moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailta vain 15 vuotta täyttänyt. Muuten alle 24 metristen vesikulkuneuvojen osalta ei ole määritelty ikäraja.

**Kyky:** Laki ei suoranaisesti määrittele kykyä ohjata ja hallita vesikulkuneuvoa. Sanakirjan mukaan kyky tarkoittaa: ”*ominaisuuksia tai henkilökohtaisia edellytyksiä pystyä tekemään jotakin*”. Kyky on sidoksissa esimerkiksi siihen, minkälainen vesikulkuneuvo on kyseessä ja minkälaisissa olosuhteissa sitä on tarkoitus kuljettaa. Alkoholit, muut päihteet, sekä terveydelliset ongelmat ja ikä ovat myös perinteisesti kykyyn heikentävästi vaikuttavaksi katsottavia seikkoja, aivan kuten tieliikenteessäkin.

muussa veneilyajokortille. Suurimmassa osassa arviomuistiossa annetuista lausunnoista pidettiin nykyistä informaatio-ohjausta ja itsesääntelyä riittävinä toimenpiteinä ja pidettiin veneilyajokorttia haitallisena sääntelynä, jolla ei olisi olennaista vaikutusta veneilyonnettomuuksiin.

Minna Mäkilä on käsitellyt veneilyonnettomuuksia ja niihin johtaneita syitä opinnäytetyössään (11). Mäkilän opinnäytteessä todetaan, että suurin syy huviveneiden onnettomuuksiin on veneilijässä itsessään. Varomattomuus, omien kykyjen yliarviointi, veneen puutteet, turvavarusteiden puutteet ja niiden käyttämättä jättäminen sekä vesillä liikkujien asenteet ovat onnettomuuksiin johtavia syitä. Mäkilän opinnäytteen mukaan erään vakuutusyhtiön onnettomuustilastot näyttävät, että vuosina 2000–2008 vakuutusyhtiön tietoon tulleista onnettomuuksista 75–85 % johtui karille ajoista. Tämä kertoo siitä, että valtaosa vesillä tapahtuvista onnettomuuksista johtuu veneen kuljettajan virheestä. Eli vesillä kulkemiseen vaadittavien taitojen puutteellisuudesta. Mäkilän työssä painotetaan, että vesillä liikkumisen sääntöjen tuntemus ja sääolosuhteiden ymmärtäminen ja huomioon ottaminen on oleellisia kehityskohteita veneilyturvallisuuden parantamiseksi. Veneilijöille suositellaan rannikko- ja saaristo-

laivurikurssien ja vastaavien käymistä ennen veneilyharrastuksen aloittamista, mutta en löytänyt tilastoja siitä, kuinka moni on jonkinlaisen veneilykurssin tosiasiaa suorittanut. Ruotsissa yli 12-metrinen huviveneen kuljettajalta vaaditaan veneilykortti. Suomessa 15-vuotta täyttänyt saa ajaa jopa 24 metristä huvialusta ilman minkäänlaista tutkintoa.

Tätä artikkelia kirjoittaessani tutustuin hallituksen esityksessä mainittuun arviomuistioon (2). Minulle jäi epäselväksi, että mihin perustuu arvio siitä, että veneilytaitoja ja vesiliiken-



teen sääntöjä vahvistavalla veneilyajokortilla ei olisi olennaista vaikutusta veneilyonnettomuuksiin. Itse arviomuistiossa veneilyajokortista mainitaan vain että: ”Suomessa ei edellytetä veneellä ajamista varten veneajokorttia. Venealan yhdistykset järjestävät koulutusta turvallisesta vesillä liikkumisesta”. Itse voisin kuvitella, että vaatimus jonkinlaisesta kurssista tai tutkinnosta parantaisi huomattavasti erityisesti uusien veneilijöiden taitoa ja kykyä liikkua turvallisemmin vesillä. Kävin läpi myös asiantuntijalausunnat liittyen arviomuistioon ja Hallituksen esityk-

seen (1). Ainoa löytämäni maininta, veneajokorttiin liittyen, löytyi Suomen meripelastusseuran antamasta lausunnosta (3), missä mainittiin että: ”SUH ja Meripelastusseura ei kuitenkaan usko, että pakollisen veneilyajokortin tai virallisen katsastuksen vaatiminen olisi oikea tapa lisätä vesiturvallisuutta, vaan ensisijaisesti tulisi ohjata resursseja vakiintuneiden vesiturvallisuustyötä tekevien järjestöjen koulutus- ja valistustyöhön sekä näin vaikuttaa vesillä liikkujien asenteisiin ja käyttäytymiseen vesillä.”.

”Saako alle 15-vuotias harjoitella veneellä ajoa aikuisen valvonnassa?”

## Huviveneen päällikkösääntely

Aikaisemmassa lainsäädännössä **merilaissa** (5) oli säänneltyä aluksen päällikkyyttä ja siihen liittyvät vastuut, mutta se koski lähinnä kaupallista merenkulkua. Huviveneiden osalta **vesi-**

liikennelaissa ei aiemmin ollut päällikkösääntelyä, vaan puhuttiin vain vesikulkuneuvon kuljettajasta ja kuljettajan vastuista. Vanhasta Vesiliikennelaista annetun hallituksen esityksen (6) yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin selvennetty, että kuljettajalla tarkoitetaan sitä henkilöä, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta. Tätä lainkohtaa haluttiin selkeyttää uudistuksen myötä, ja siksi uuteen vesiliikennelaikiin lisättiin sääntely huviveneen päällikkyydestä. Tämä vastaa osittain merilain sääntelyä, mutta vaatimukset huviveneen päällikköllä on kevyemmät kuin kauppamerenkulussa. Uudessa vesiliikennelaissa (4) aluksen päällikkyyttä käsitellään 1-luvun 6§ ja 7§:ssä.

**Vesiliikennelain 1-luvun 6 §:n ensimmäisessä momentissa määritellään, että ”vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjata tai hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi. Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailta ja hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta.”**

Tätä pykälää tulkittaessa, tulee ottaa huomioon, että vesikulkuneuvoja on erilaisia. Kaikkien vesikulkuneuvojen kuljettamiseen vaaditaan tarvittava ikä, kyky ja taito. Viimeisessä virkkeessä mainittu ikäraja 15 vuotta koskee nimenomaan rekisteröitävää moottorikäyttöistä venettä. Vesiliikennelain 7-luvun 110§:ssä

määritellään vesikulkuneuvot, jotka on rekisteröitävä: ”Moottorilla varustettu vesikulkuneuvo, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 15 kilowattia, sekä moottorilla tai purjeella varustettu vesikulkuneuvo, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 5,5 metriä, on rekisteröitävä.” Alle 15-vuotias saa kuljettaa tai ohjata vain moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa, joka on alle 5,5 metriä pitkä ja moottorin teho on alle 15kw. Yli 5,5 metristä, mutta alle 24 metristä, purjevenettä sen sijaan saa ohjata myös alle 15-vuotias, mikäli siinä ei ole moottoria asennettuna. Olosuhteisiin nähden tarvittava kyky ja taito veneen hallitsemiseksi täytyy silti täytyä.

Yleinen kysymys veneilijöiltä on, että saako alle 15-vuotias harjoitella veneellä ajoa aikuisen valvonnassa. Laista ei löydy suoraan poikkeuslauseketta veneen ajo-opetukseen, joten tiukasti pykälää tulkiten ajo-opetustilanne ei vapautu säännöistä. Mutta kun mennään hieman pintaa syvemmälle, niin lain valmisteluista (1) löytyy lakiesityksestä seuraava kohta: ”**Yleinen kykyä ja taitoa koskeva vaatimus ei estäisi sitä, että vesikulkuneuvolla liikkumista voitaisiin yhä harjoitella. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon ohjauslaitteita voisi myös käyttää, eli sitä voisi kuljettaa myös alle 15-vuotias henkilö, joka opettelee sen käyttämistä. Täl-**

**lön jonkun muun olisi kuitenkin vastattava vesikulkuneuvon varsinaisesta ohjailusta eli sen kokonaisvaltaisesta turvallisesta kulusta. Ohjailu on laajempi käsite kuin ohjauslaitteiden käyttäminen. Vesikulkuneuvon ohjauslaitteita (kuten ruoria tai peräsintä) käyttävää henkilöä kutsutaan yleensä kuljettajaksi. Vesikulkuneuvon ohjailusta voi kuitenkin vastata toinen henkilö kuin se, joka käyttää ohjauslaitteita. Ohjailulla tarkoitetaan kokonaisvaltaisempaa vastuuta vesikulkuneuvon turvallisesta kulusta. Ohjailusta vastaava henkilö voi esimerkiksi antaa ohjeita ohjauslaitteita käyttävälle henkilölle ja kertoa hänelle, mihin suuntaan vesikulkuneuvoa kuljetetaan. Vesikulkuneuvon hallinta taas viittäisi paitsi kokonaisvaltaiseen vastuuseen sen kulusta myös muuhun kuin varsinaiseen ohjailuun, kuten vastuuseen veneen kiinnittämisestä. Automatisoitua vesikulkuneuvoa voitaisiin hallita myös ilman, että sitä ohjailaan vesikulkuneuvossa.”**

”huviveneen kulusta ja turvallisuudesta vastaa aina sen päällikkö”

Seuraavassa momentissa jatketaan: ”Jollei merilain 6 luvusta muuta johdu, vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta vastaa sen pääl-

## JÄTÄ PYSYVÄ MUISTIJÄLKI BRÄNDISTÄSI

# HIILINEUTRAALISTI

Laadukas esite tai vastuullisuusraportti jää vastaanottajan mieleen, kun se on painettu ympäristövastuullisesti. Siksi saat meiltä lähes kaikki mainospainotuotteet ja viestinnän materiaalit **100-prosenttisesti hiilineutraaleina** niin halutessasi.



Valitse vastuullisesti –  
paina hiilineutraalisti.

100-prosenttisesti hiilineutraalit painotuotteet syntyvät vähentäessämme ympäristön kuormitusta tuotannon jokaisessa vaiheessa. Jäljelle jäävät vähäiset päästöt kompensoimme sertifioitun metsänsuojeluhankkeen kautta.

**punamusta**

Yritysnäkyvyytesi vastuullinen kumppani  
www.punamusta.com

likkö. Päällikkö on henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa. Jos on epäselvää, kuka on päällikkö, päällikön vastuu on viime sijassa liikenneasioiden rekisteriin merkityllä vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla, joka tosiasiaa on voinut ohjailla tai hallita vesikulkuneuvoa.”

Merilain 6-luku käsittelee kaupallisen merenkulun, ei huviveneiden, päällikkövaatimuksia. Merilain päällikkösääntely on huomattavasti laajempaa ja kattavampaa, kuin mitä huvialuksen päällikölle on vesiliikennelakiin säädetty. Huviveneistä puhuttaessa voidaan siis yksiselitteisesti todeta, että **huviveneen kulusta ja turvallisuudesta vastaa aina sen päällikkö**. Veneen päällikkö on siis käytännössä fyysisesti veneessä oleva henkilö, jolta löytyy vaadittavat ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi. Epäselvässä tapauksessa päällikön vastuu on vesikulkuneuvon omistajalla, jos hän on fyysisesti paikalla veneessä, tai mikäli hänellä on ollut tosiasiallinen mahdollisuus hallita vesikulkuneuvoa esimerkiksi etähallintalaitteilla. Mikäli omistaja tai haltija on oikeushenkilö, niin oikeushenkilöllä ei luonnollisesti ole tosiasiallisia mahdollisuuksia ohjata tai hallita vesikulkuneuvoa.

Vesiliikennelain 1-luvun 6§:n kolmannessa momentissa todetaan, että ”vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljettavaksi, ohjailtavaksi, tai hallittavaksi, jolle ei ole siihen 1 momentissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa.”

Tällä momentilla uskoakseni painotetaan veneen omistajan tai päällikön vastuuta vesikulkuneuvon hallitsemisesta. Et voi lainata venettä (tai määrätä kuljettamaan) henkilölle, jonka ikä, kyky ja taidot eivät ole riittävät. Aluksen tosiasiallinen päällikkö ei esimerkiksi voi siirtää vastuutaan matkustajalle, jolla ei edellytykset toimia aluksen päällikkönä täyty. Esimerkiksi tilanteessa, jossa tosiasiallinen aluksen päällikkö on alkoholia nauttimalla aiheuttanut itselleen kyvyttömyyden toimia aluksen ohjaajana ja hallitsijana, tulisi veneessä olla sijainen, joka täyttää vaadittavat ominaisuudet, jotta päällikkyyks voitaisiin siirtää alkuperäiseltä tosiasialliselta päälliköltä toiselle.

Vesiliikennelain 1-luvun 6§:n neljäs momentti: ”Kuljettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttajan on huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvo on luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 107 §:ssä säädetään ja että vesikulkuneuvon vastaanottajalle on annettu riittävä opastus sen turvalliseen käyttöön.”

Tässä neljännessä momentissa vahvistetaan vielä veneen omistajan, päällikön ja ehkä erityisesti vuokraajan vastuuta siitä, että vesikulkuneuvon luovuttamisessa tulee rakenteen ja kunnon olla riittävät. Vesikulkuneuvon luovuttajan on pystyttävä varmistamaan siitä, että henkilöllä, jolle vesikulkuneuvo luovutetaan käyttöön, on riittävä ymmärrys, tieto ja taito hallita ve-



sikulkuneuvoa olosuhteiden edellyttämällä tavalla. Käytännössä suuri osa vuokraustoimintaa harjoittavista yrityksistä edellyttää vuokraajalta jonkinlaista kevyen verkkokurssin tai veneilykurssin suorittamista, mikäli vuokraaja ei muutoin pysty osoittamaan kyvyn ja taidon täyttymistä.

Vesiliikennelain 1-luvun 7 §:ssä kerrotaan päällikön vastuista. Käytännössä seitsemännessä pykälässä on lista päällikön huolehtimisvelvoitteista. Nämä asiat ovat kokeneille veneilijöille melko itsestään selviä asioita, mutta esimerkiksi kokemattomille veneen tai vesijetin laina- tai vuokrakäyttäjille nämä ovat olennaisia asioita perehtyä. Tämän vuoksi lainsäätäjät ovat halunneet kirjata ne myös lakiin ja selkeyttää vastuita näiden suhteen vahingon sattuessa. Vuokraajalla on velvollisuus varmistua, että asiakas tai lainaaja (eli tuleva aluksen päällikkö) on perillä päällikön vastuista ja vesikulkuneuvon turvallisesta käytöstä.

## Päällikkö vastaa että:

1. vesikulkuneuvo on olosuhteisiin ja matkaan suhteutettuna rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen.
2. Kaikki matkustajat ovat ohjeistettu riittävä tavalla turvallisesta toiminnasta vesikulkuneuvossa.
3. Vesikulkuneuvossa on tarvittavat varusteet helposti saatavilla ja kunnossa.
4. Käytettävissä on asianmukaisia merikarttoja, jos matka edellyttää niitä.
5. Vesikulkuneuvossa on asianmukaiset kellun- tapukineet saatavilla tai olosuhteiden edellyttäessä puettuina.
6. Vesikulkuneuvossa on lain määräämät asiakirjat mukana.

## Vesiliikennejuopumuksesta

Vesiliikennejuopumuksen rajan laskemista pohdittiin myös esityksen valmistelumuistiossa. Raja päätettiin jättää ennalleen seuraavin perusteluin: ”Tätä hallituksen esitystä valmisteltaessa valmisteltiin arviomuistio, joka oli lausunnona. Yhtenä kysymyksenä lausunnon antajille esitettiin, mitä mieltä ne olivat vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta. Promillerajan alentaminen ei saanut erityistä kannatusta. Oikeusministeriö katsoi lausunnossaan, että turvallisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä eikä promillerajaan liittyviä kysymyksiä ole muutoinkaan tarkoituksenmukaista tarkastella kyseessä olevan hankkeen yhteydessä. Oikeusministeriö myös muistutti, että suurimmassa osassa kuolemantapauksia on kyse selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä vahvasta humalatilasta.” (1)

Mäkilä toteaa opinnäytetyössään (11), että: ”Kun laki promillerajoista tuli voimaan vuonna 1977, hukkumisluvut pienenevät dramaattisesti. Sama ilmiö oli havaittavissa myös vuonna 1994. Jos historia toistaisi itseään, voisi tästä päätellä, mitä tapahtuisi, jos promilleraja laskettaisiin 1:sta–0,5 promilleen?” (Mäkilä, 2009)

Hallituksen esityksessä sekä Mäkilän opinnäytetyössä promillerajaa tarkastellaan vain hukkumistapausten kautta, mikä tuntuu hieman erikoiselta. Kuitenkin yleisesti veneilyonnettomuuksista puhuttaessa on todettu, että valtaosa tapaturmista johtuu inhimillisistä tekijöistä, eli joko veneen hallinnan tai navigoinnin kohdalla tehdyistä virheistä. Veneilyn turvallisuustilanteen kehityskin kuulostaa erikoiselta peruste-



**ICOM**

**Kun turvallisuutesi on tärkeää valitse Icom**

Icom juhlii 60-vuotista taivaltaan tänä vuonna. Olemme ylpeitä voidessamme tarjota sinun turvaksesi Japanin laajimman radiovalikoiman.

[www.northcom.fi](http://www.northcom.fi)

**ICOM 60th Anniversary 2024**

**NORTHCOM**  
WHEN COMMUNICATION MATTERS

**Luotettava ja monipuolinen Crewsaver pelastusliivisarja vaativaan käyttöön.**

**Crewsaver®**

- \* 150N-275N
- \* Solas/Med hyväksytyt
- \* erikoispelastusliivit
- \* Uutuus 190N ja 290N pelastusliivit



**Ammattikäyttöön Glestein köydet**

**Glestein Ropes**  
since 1824

**JOLLASTA-TANKKERIIN**

- \* Dyneema, Polyester, Polyamid, Polypropylene
- \* punottuna, kierrettynä
- \* halkaisija 3–168 mm

Marnela Oy, Isonsarvastontie 8,  
00840 Helsinki, puh. 09 6841 7600  
[www.marnela.com](http://www.marnela.com)

**MARNELA**  
"se tuttu köysitalo"

lulta, koska vaikka Traficomin tilaston mukaan kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähenemään päin, niin kokonaisuudessaan veneilyonnettomuudet ovat kasvaneet 25 % reilussa kymmenessä vuodessa.

kin luonteeltaan samanlaisia – kumpikin on lainvastaisesta menettelystä määrättävä seuraus.

Liikennevirhemaksu ei ole kuitenkaan pelkästään tieliikennelakia koskeva hallinnollinen maksuseuraamus vaan se voidaan määrätä seu-

hemaksun määrä vesiliikennelain rikkomuksista on yleisimmin 70 tai 120 euroa.

Liikennevirhemaksun käyttöönotto vaati valvovien viranomaisten järjestelmiin uudistuksia. Tästä syystä järjestelmien käyttöönotto täytyi tapahtua samaan aikaan, niin tieliikenteen kuin vesiliikenteen osalta. Vesiliikenteen osalta liikennevirhemaksujärjestelmä säädettiin pääpiirteittäin samanlaiseksi kuin tieliikennelaissa, kuitenkin sillä erotuksella, että vesiliikenneläinrikkomuksesta ei voida määrätä liikennevirhemaksua ilman että vesikulkuneuvo pysäytetään. Syy tähän eroavaisuuteen johtuu siitä, että tieliikennelainsäädännössä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu määrätään automaattivalvonnassa lähtökohtaisesti ajoneuvon haltijalle, tai omistajalle. Vesiliikenteessä ei ole vielä näköpiirissä automaattisen vesiliikennevalvonnan käyttöönotto. Käytännössä automaattisen liikennevalvonnan toteutuminen vesiliikenteessä vaatisi, että viranomainen kykenisi automaattisella valvonnalla tunnistamaan vesikulkuneuvon rekisterinumeron sekä aluksen päällikön riittävän luotettavasti, jotta seuraamus voitaisiin kohdistaa oikealle taholle.

Vesiliikennelaissa määritellään, että liikennevirhemaksu osoitetaan pääsääntöisesti aluksen päällikölle. Rekisteröintirikkomuksissa liikennevirhemaksu osoitetaan vesikulkuneuvon omistajalle tai elinkeinonharjoittajalle.

Vesiliikennelain 8-luvun 120§:ssä. Siinä missä vesiliikenneläinrikkomuksissa liikennevirhemaksu määrätään

## Vesiliikenneonnettomuudet Suomessa

	2009	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Vesiliikenneonnettomuudet yhteensä</b>	1 595	1 948	2 016	1 929	2 371	2 206	2 204	2 032	
<b>Suomen merialueella</b>	1 103	1 335	1 439	1 375	1 611	1 534	1 410	1 351	
<b>Suomen sisävesialueella</b>	491	597	560	541	741	653	782	674	
<b>Kuolemaan johtaneet</b>	54	39	46	34	51	46	29	37	27

(Lähde: Traficom)

## Vesiliikenneläinrikoksista ja niiden valvonnasta

Samaan aikaan vesiliikennelakiuudistuksen kanssa uudistui 1.6.2020 myös tieliikennelaki (7). Tieliikennelaissa yksi olennaisista uudistuksista oli uuden liikennevirhemaksun käyttöönotto liikenneläinrikkomusasioissa. Liikennevirhemaksu ei ole sakko, vaan hallinnollinen sanktio. Liikennevirhemaksu ja sakko ovat kuitenkin

raamukseksi myös ajoneuvolaissa (1090/2002), ajokorttilaissa (386/2011), liikenteen palvelusaannetussa laissa (320/2007) sekä uudistetussa vesiliikennelaissa (782/2019) säädetyistä hallinnollisista rikkomuksista.

Käytännössä vesiliikenneläinrikkomuksista määrätään siis uuden lain myötä liikennevirhemaksu, aikaisemman rikesakon sijaan. Liikennevir-





pääsääntöisesti aluksen päällikölle, niin vesiliikenneerikoksissa ei ole yksilöity tiettyä vastuuhenkilöä, vaan vesiliikenneerikokseen vastuulliseksi katsotaan henkilö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo pykälässä mainittuja vastuuta tai velvollisuuksia.

120§:n toisessa momentissa mainitaan lisäksi seuraavasti: ”Vesiliikenneerikoksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta vastoin 6 §:n 1 momentin säännöstä kuljettaa, ohjailee tai hallitsee tai vastoin 41 §:n säännöstä ohjailee vesikulkuneuvoa tai ylittää suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin sallitun nopeuden määrä.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jos venettä hallinnoi henkilö, jolla ei täyty aikaisemmin mainitut 6 § 1 momentissa vaaditut asiat (ikä, kyky, taito) ja rike olisi muuten liikennevirhemaksulla hoidettava vesiliikenneerikokemus, niin asia tulee käsitellä vesiliikenneerikoksena. Tai jos kyseessä oleva vesikulkuneuvo on yli 24 metrin huvialukseksi luokiteltu alus, eikä kuljettajalla täyty siihen vaadittavat merilakiin (5) kirjatut pätevyysvaatimukset, niin vesiliikenneerikokemuksen täyttävä teko katsotaan vesiliikenneerikokseksi.

Ylinopeudesta tuomittavista seuraamuksis-

ta on hyvä huomata, että vesiliikennelaissa ei puhuta kilometrimääräisistä nopeuden ylityksistä, vaan ylityksen rangaistavuuden vakavuus on riippuvainen nopeusrajoituksesta.

Mikäli suurin sallittu nopeus ylitetään korkeintaan sallitun nopeuden verran, kyseessä on vesiliikenneerikokemus, mistä aluksen päällikölle määrätään 120 euron liikennevirhemaksu. Eli jos 15 km/h nopeusrajoitusalueella ajetaan 28 km/h, kyseessä on vesiliikenneerikokemus.

Mikäli suurin sallittu nopeus ylitetään yli suurimman sallitun nopeuden verran, kyseessä on vesiliikenneerikokemus, mistä rikkomuksen tehneelle tuomitaan sakko. Eli jos 10 km/h nopeusrajoitusalueella ajetaan 21 km/h, kyseessä on vesiliikenneerikokemus.

Nopeusrajoitusten osalta on tärkeä muistaa, että nopeusrajoitukset ovat merkitty liikennemerkeissä, sekä väyläviraston vayla.fi -palvelussa, kilometreinä (km/h). Valtaosassa veneistä, plottereissa ja applikaatioissa nopeusmittarit käyttävät solmuja (kn). Yksi solmu on vauhtina yksi meripeninkulma tunnissa, mikä tekee noin 1,85 kilometriä tunnissa. (1kn=1mpk/h=1,852km/h) Eli jos nopeusrajoitustaulussa on lukema 10, niin solmuina nopeusrajoitus on 5,4kn. Käytännössä tämä on matkaveneillä lähes tyhjäkäyntinopeus.

Lähtökohtaisesti nopeusrajoituksia valvo-

taan mittaamalla tutkalla mittaamalla. Kannattaa kuitenkin muistaa, että aivan kuten tieliikenteessäkin, poliisi tai merivartiosto voi määrittää nopeuden tarvittaessa myös muilla keinoin. Tieliikenteessä tutkan ohella käytössä on keskinopeusmittaus. Keskinopeusmittauksen voi tehdä poliisiautoissa käytössä olevilla mittareilla, tai esimerkiksi videokuvasta jälkikäteen tehdyssä mittauksessa, missä määritellään matkan ja matkaan kuluneen ajan perusteella kulkuneuvon keskimääräinen nopeus kuljetulla matkalla.

Vesiliikenteessä ylinopeus on mahdollista todeta myös silmämääräisesti. Yleisimmät nopeusrajoitusalueet ovat 10 km/h ja 15km/h. Mikäli Poliisi havaitsee veneen ajavan ”plaanissa” nopeusrajoitusalueella, tulee poliisi puuttumaan tähän. Käytännössä liukukynnyksen ylittänyt, puhtaasti liukunopeudella kulkeva vene ylittää aina 10-15km/h rajoitusalueilla suurimman sallitun nopeuden. Vaikka veneen todelliseen liukukynnykseen ja nopeuteen vaikuttaa todella moni asia, niin veneen teoreettinen pienin mahdollinen puhtaan liu’un nopeus on mahdollista laskea matemaattisesti, kun tiedetään veneen vesilinjan pituus. Mitä pidempi vene, sitä suuremman nopeuden liukuun nouseminen vaatii. Liukukynnyksen laskenta perustuu niin sanottuun Frouden lukuun, mikä kertoo veneen suhteellisen nopeuden, eli nopeu-

den suhteessa veneen pituuteen. Kun eri mitaisten veneiden Frouden luvut ovat yhtä suuret, ne liikkuvat suhteessa samalla nopeudella, vaikka tosiasiallinen nopeus on eri. Veneen pituus ja nopeus vaikuttaa veneen muodostaman aallon pituuteen ja nopeuteen, ja sitä kautta veneen kulkuun. Aiheesta kiinnostuneet voivat tutustua teoriaan esimerkiksi Moottoriveneilijän käsikirjasta (9), missä käsitellään Frouden lukua tarkemmin sivulla 71. Teorian mukaan esimerkiksi vesilinjaltaan viisi metrin vene vaatii minimissään noin 16 solmun (n. 30km/h) nopeuden kulkeakseen puhtaasti liukunopeutta. Jo puoliliukuva nopeus, eli liukukynnystä vasten ajaminen, nousee vesilinjaltaan viisi metrillä veneellä 7-9 solmun tienoille.

## "Vuokravene vai vuokrattava vene?"

Vanhassa vesiliikennelaissa kaikenlainainen veneiden vuokraustoiminta säänneltiin samalla tavalla. Uudessa laissa sääntely on eritelty kahteen eri vuokrausmalliin, eli **vuokraveneisiin** ja **vuokrattaviin veneisiin**.

Vesiliikennelain määrittellään vuokravene seuraavasti: *"urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä."*

Käytännössä puhutaan tapauksissa, missä palveluntarjoaja tarjoaa tulonhankkimistarkoituksessa miehitetyn vesikulkuneuvon asiakkaan käyttöön. Eli veneen kuljettajineen. Tällaisessa tilanteessa puhutaan kaupalliseen merenkulkuun kuuluvasta vuokravene-toiminnasta, jolloin toimintaan sovelletaan merilakia ja kaupamerenkulun säännöksiä.

Miehitämättömän vesikulkuneuvon vuokraamista on laissa helpotettu siten, että vuokrattavilta veneiltä poistettiin katsastusvaatimus ja kuljettajan pätevyyttä koskevaa sääntelyä kevennettiin. Tällä on lakiesityksen mukaan pyritty helpottamaan veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistämään perustuslaissa säädetyn elinkeinonvapauden toteutumista.

Käytännössä puhutaan siis huviveneen vuokraamisesta ilman miehistöä. Näissä tilanteissa palveluntarjoajan on varmistuttava vuokraajan iästä, kyvyistä ja taidoista ennen veneen luovuttamista, ettei itse päädy vastaamaan vahingoista. Vesiliikennelain 1-luvun 6§:ssä todetaan että *"Vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, ohjaittavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen 1 momentissa edellytetyä ikää, kykyä ja taitoa."* Vesiliikennelain

120§:ssä määritellään, että mikäli luovuttaa vesikulkuneuvon henkilölle, jolla ei vaatimukset täyty, luovuttaja on tuomittava sakkoon vesiliikennerekoksesta.

Useat vesijettejä tai veneitä vuokraavat toimijat tarjoavatkin veneilykursseja osana yritystoimintaa. Yleisesti yritykset myös edellyttävät vähintään verkkokurssin suorittamista ennen ajoon lähtöä, varmistuakseen että vuokraajat kykenevät turvallisesti ja sääntöjen mukaisesti kuljettamaan vuokraamaansa vesikulkuneuvoa.

## Johtopäätökset

Mitä syvemmälle mennään uuden vesiliikennelain merkittävimpiin uudistukseen, eli huviveneiden päällikkösääntelyyn, niin sitä haastavammaksi lain tulkinta meinaa joissain tapauksissa mennä. Lakiuudistuksen tarkoituksena oli selkeyttää vanhan lain määritelmää veneen kuljettajasta. Vanhassa vesiliikennelaissa ei säännelty päällikköstä vaan ainoastaan vesikulkuneuvon kuljettajasta, mutta laissa ei määritelty yksiselitteisesti sitä, ketä pidetään vesikulkuneuvon kuljettajana. Vanhasta vesiliikennelaista annetun hallituksen esityksen (6) yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin selvennetty, että kuljettajalla tarkoitetaan sitä henkilöä, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta. Tämä ongelma sinänsä saatiin korjattua, koska uuden lain mukaan veneen ohjailusta ja hallinnasta vastaa yksiselitteisesti aluksen päällikkö. Veneen ohjailu terminä on kuitenkin edelleen haasteellinen, koska ohjauslaitteita voi kuitenkin fyysisesti hallinnoida muukin kuin päällikkö. Tiukasti uuden lain pykäläiä tulkiten ohjauslaitteita hallinnoivana henkilönä, jota itse kutsuisin kuljettajaksi, saa kuitenkin toimia vain henkilö,

jolla ikä, kyky ja taito täyttyy. Lakiesityksessä kuitenkin kumotaan tämä pykälä, mainitsemalla että harjoitella kuitenkin saa, jos paikalla on joku, joka tosiasiallisesti ohjaa ja hallitsee vesikulkuneuvon kulkua. Tämä tarkoittaa sitä, että aluksessa on oltava päällikkö, joka neuvoa ja opastaa harjoittelevaa kuljettajaa.

Toinen haaste vesiliikennelaissa on nämä useasti mainitut kyky ja taito. Ikä, kyky ja taito vaaditaan, mutta niitä ei määritellä laissa. Määrittely jää pitkälti valvontaa suorittavan viranomaisen harkinnan varaan, ja mikäli valvoja päättää puuttua kulkuun, katsottuaan että kyky tai taito ei päällikön tai kuljettajan osalta täyty, niin määrittelyä jatkaa syyttäjä ja oikeuslaitos. Apuna määrittelyssä joutunee käyttämään sanakirjan määrittelyjä kyseisistä termeistä. Oikeustapausten myötä mahdollisesti jonain päivänä rakentuu lopullinen määritelmä, miten kykyä ja erityisesti taitoa mitataan.

Henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, että rekisteröityjen huviveneiden kuljettajalle olisi hyvä määrätä pakolliseksi jonkinlainen huviveneilijän ajokortti. Tämän kuljettajantutkinnon ei tarvitsisi olla autokoulua vastaava kokonaisuus, vaan esimerkiksi metsästäjäntutkinnon tapaan olisi olemassa huviveneilijän käsikirja, mistä Traficom järjestäisi kirjallisen kokeen. Kokeen suorittanut saisi huviveneilijän ajokortin, mikä todistaisi, että hänellä on ainakin teoriassa riittävä ikä, kyky ja taito kuljettaa huviveneitä ja toimia sen päällikkönä. Tämä helpottaisi joissain tilanteissa valvontatyötä, sekä toisi oikeus- turvaa elinkeinon harjoittajille ja satunnaisille vesikulkuneuvoa vuokraaville, kun vesille lähtijällä olisi todistus taidoista ja kyvyistä, eli oikeudesta toimia aluksen päällikkönä.

## LÄHTEET:

- Hallituksen esitys uudeksi vesiliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 197/2018 vp)
- Vesiliikennelain Kokonaisuudistusta koskeva hanke / Arviomuistio alan lainsäädännön yleisistä muutostarpeista 08.05.2017
- Meripelastusseuran asiantuntija lausunto 21.11.2018 asiaan HE 197/2018 vp
- Vesiliikennelaki (19.6.2019/782)
- Merilaki (15.7.1994/674)
- Hallituksen esitys Eduskunnalle vesiliikennelaiksi (HE66/1996)
- Tieliikennelaki (10.8.2018/729)
- Traficomin kysely 2020
- Moottoriveneilijän käsikirja (Matti Murto & Timo Utter 2012)
- Jan Nyholm, opinnäytetyö 2022: VESILIKENNELAIN MUKAISET ALUEELLISET JA VESIKULKUNEUVOTYYPPIÄ KOSKEVAT KIELLOT JA RAJOITUKSET, Merenkulun johtamisen koulutusohjelma (YAMK), XAMK
- Minna Mäkilä, opinnäytetyö 2009: Veneilyonnettomuudet ja niihin johtaneet syyt, venealan koulutusohjelma/Kymenlaakson amk
- Moottori-lehden artikkeli, Timo Turkula, 26.1.2022 <https://moottori.fi/liikenne/jutut/venekauppa-kay-vilkaasti-rekisteroimattomista-ei-tarkkaa-tietoa/>
- <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/suomi-yksi-maailman-venetiheimmista-maista-uusien-vesikulkuneuvojen-maara-kasvussa>
- <https://sisainturvallisuus.fi/tapaturmat-ja-onnettomuudet>

transtverin.fi

- Saariston kuljetukset ja nostotyöt lautalla
- Saariston maanrakennustyöt
- Merikaapeli- ja putkityöt
- Maissa kaikki maanrakennustyöt ja kunnallistekniikka



Toimimme pääkaupunkiseudulla.  
**Puh. 050 666 99**



**Turvallisuus tehdään yhdessä.**

ERILLISVERKOT

**Potkurit ja akselistotarvikkeet  
ammattikäyttöön**



Valmistus ja myynti [mepra-koneistus.fi](http://mepra-koneistus.fi)

**Mepratuote Oy**

Kaviokuja 8 FIN - 20380 TURKU  
Puh. 02 - 275 0111 e-mail: [info@mepratuote.fi](mailto:info@mepratuote.fi)



**KONGSBERG**

**Jack Marine Oy**

- merikuljetuksia  
- uponneiden veneiden nostoa



**SUOMEN NAVIGAATIOLIITTO –  
FINLANDS NAVIGATIONSFÖRBUND r.f.**

puh./tel. 050 550 8827

[www.suomennavigaatioliitto.com](http://www.suomennavigaatioliitto.com) [astrofus@suomennavigaatioliitto.com](mailto:astrofus@suomennavigaatioliitto.com)

Navigointikoulutus turvaa huviveneilijän turvallisuutta vesillä.

Navigationsskolning ökar fritidsbåtförarens säkerhet till sjöss.

# Moottoriveneiden talviparatiisi

**Erikoistumisen edut.** Me tunnemme modernit moottoriveneet ja osaamme käsitellä niitä tehokkaasti. Niinpä voimme tarjota ainutlaatuiset palvelut järkevillä hinnoilla.

**Talveksi lämpimään.** Valtavat hallit, viisi hyllykerrosta ja työskentelyyn varattu suuri keskilattia mahdollistavat sujuvan huoltotoiminnan läpi talven.

**Vene lähtövalmiina.** Hyllyistä on lyhyt trukkimatka omaan huoltosatamaamme. Tule ja mene, kun haluat.

**Väylän varrella.** Sijaitsemme Inkoon Kalasatamassa, reilun 30 mpk:n ja alle tunnin automatkan päässä pääkaupunkiseudulta.

**Moottorien merkkihuollot.** Toimivuuden ja suorituskyvyn ylläpito vaativat merkkikohtaisten huolto-ohjelmien tarkkaa seuraamista – perinteistä huolto-osaamista unohtamatta.

**Vastuullista säilytystä.** Hallit lämmitetään maalämmöllä ja niissä on sprinkler-palonsuojajärjestelmä. Keräämme ja puhdistamme pesuvedet – ei myrkkijä mereen!

**Edistyksellinen verkkopalvelu.** Kokoa säilytys- ja palvelupaketti omalle veneellesi. Palvelukuvaukset, hinnat, tilaukset, tarkastuslistat, veneen säilytysseuntuonnin ja -noudon varaaminen onnistuvat kaikki sähköisesti ja täsmällisesti. Henkilö- ja venekohtaista asiakaspalvelua unohtamatta.

Check in/out: [www.venehotelli.fi](http://www.venehotelli.fi)

Täysihoitoa  
myös 30-40'  
veneille  
★★★★★



venehotelli  
I N K O O

# FURUNO

Navigointi - Kommunikointi - Turvallisuus



**Ammattilaisten  
valinta.**



**Töissä tai  
vapaalla,  
laitteisiin  
pitää  
voida  
luottaa.**



**FURUNO FINLAND OY**

[www.furuno.fi](http://www.furuno.fi)

Liite 6: Veneilyturvallisuus 2025 -lehti

(Alkaen seuraavalta sivulta)

# VENEILY

TURVALLISUUS ♦ SJÖSÄKERHET ♦ 2025



- Miten voit varautua GPS-häiriöihin vesillä liikkussa



- Omistajan vastuu hyllyistä
- Ruumiskoirat vesillä

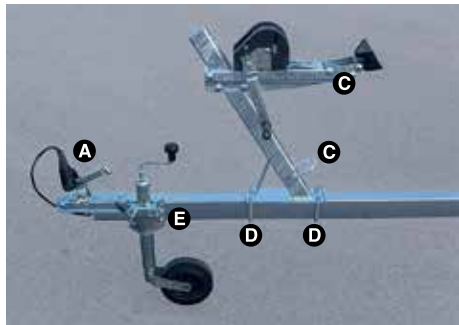


# UUDEN SUKUPOLVEN AKU BX -TRAILERIT ESITTELYSSÄ VENE 2025 -MESSUILLA

**Olemme tehneet jo ennestään hyviin trailereihimme lisäparannuksia.**

- Valot 20 mm aiempaa korkeammalla, parempi suoja vedeltä
- Valorunko toimii askelmana
- Vetoaisan pituussäätö 200 mm, 100 mm portain
- Vahvistettu tukipyörän kiinnitys
- Hitsattu ja upposinkitty runko

Täysin uudistetussa vinssipukissa monipuoliset säätömahdollisuudet:



- A** 13-napainen sähköpistoke
- B** Leveä nokkakumi
- C** Vinssiliinan voi vetää nokkakumin alitse tai kiinnityslenkin läpi
- D** U-pultit helpottavat vinssipukin siirtämistä
- E** Pyöräntuki vahvistettu kahdesta kohdasta



- 4-lehtiset jouset AKU BX750 -malleissa
- Valorunko toimii askelmana



## AKU BX600-R EC0590AKS

- Kokonaispaino 600 kg
- Kantavuus 470 kg
- Maksimi veneen pituus 450 cm
- Pituus 455 cm
- Leveys 160 cm
- Kumivääntöjousi

**2 kpl kulkutasoja kaupanpäälle!**

**UUTUUS!**

**TARJOUS!**  
**1050 €**

Norm. 1270 €



## AKU BX750-R EC0588AKS

- Lasketut poikkipalkit, kölitaso 90 mm alempana
- Sivutuet säädettävissä ylös-alas ja oikealle-vasemmalle
- Kokonaispaino 750 kg
- Kantavuus 589 kg
- Maksimi veneen pituus 540 cm
- Pituus 545 cm
- Leveys 190 cm
- Kumivääntöjousi

**2 kpl kulkutasoja kaupanpäälle!**

**UUTUUS!**

**TARJOUS!**  
**1255 €**

Norm. 1542 €



## AKU BX750-LW PRO EC0586AKS

- Lasketut poikkipalkit, kölitaso 90 mm alempana
- Vahvistettu vetopää (1500 kg)
- Kokonaispaino 750 kg
- Kantavuus 564 kg
- Maksimi veneen pituus 540 cm
- Pituus 545 cm
- Leveys 209 cm
- 4-lehtiset KNOTT-lehtijouset

**2 kpl kulkutasoja kaupanpäälle!**

**UUTUUS!**

**TARJOUS!**  
**1450 €**

Norm. 1804 €

**MESSUTARJOUS!**

Kulkutasot kaupanpäälle sekä tarjoushinnat Venemessuilla ja AGCO Suomen myymälöissä messujen loppuun asti 16.2.2025. Tervetuloa traileriostoksille!

**AKU**

Tervetuloa osastollemme 6B2  
Pääsisäänkäynnin vieressä hallissa 6.

**VENE BÅT**

7.-16.2.2025 Messukeskus Helsinki

Suomen suurin AKU-jälleenmyyjä

**AGCO  
SUOMI**

agcosuomi.fi

Tarjoukset voimassa 16.2.2025 saakka AGCO Suomen myymälöissä.

Hinnat sisältävät alv 25,5 %. Hintoihin lisätään rekisteröintimaksu. **Varmista myymälästä toimitusaika ja saatavuus.**

# VENEILY

## TURVALLISUUS SJÖSÄKERHET 2025

### VENEILYTURVALLISUUS 2025

**Kustantaja:**  
PL-Kustannus Tmi

**Julkaisija:**  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry

**Päätoimittaja:**  
Tatu Jahnsson  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry

**Yhteistyössä:**  
Helsingin poliisilaitos,  
Suomenlahden merivartiosto,  
Tulli, Traficom, Väylävirasto,  
Aalloille Oy / veneilemään ry ja  
Suomen Meripelastusseura

**Taitto:**  
Timo Lahtinen

**Painopaikka:**  
PunaMusta Oy, Forssa 2025

**Jakelu:**  
Venemessuilla ja -tapahtumissa sekä  
venekerhoilla vuoden 2025 aikana

**Tilaukset ja tiedustelut:**  
Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry  
puh. 0295 472 345

### KUVAT

**Kansikuva:**  
PTR-viranomaiset Ville1  
kannella Hangossa Lippujuhlan päivän  
paraatissa 2024.

**Kuva:** Helsingin venepoliisi

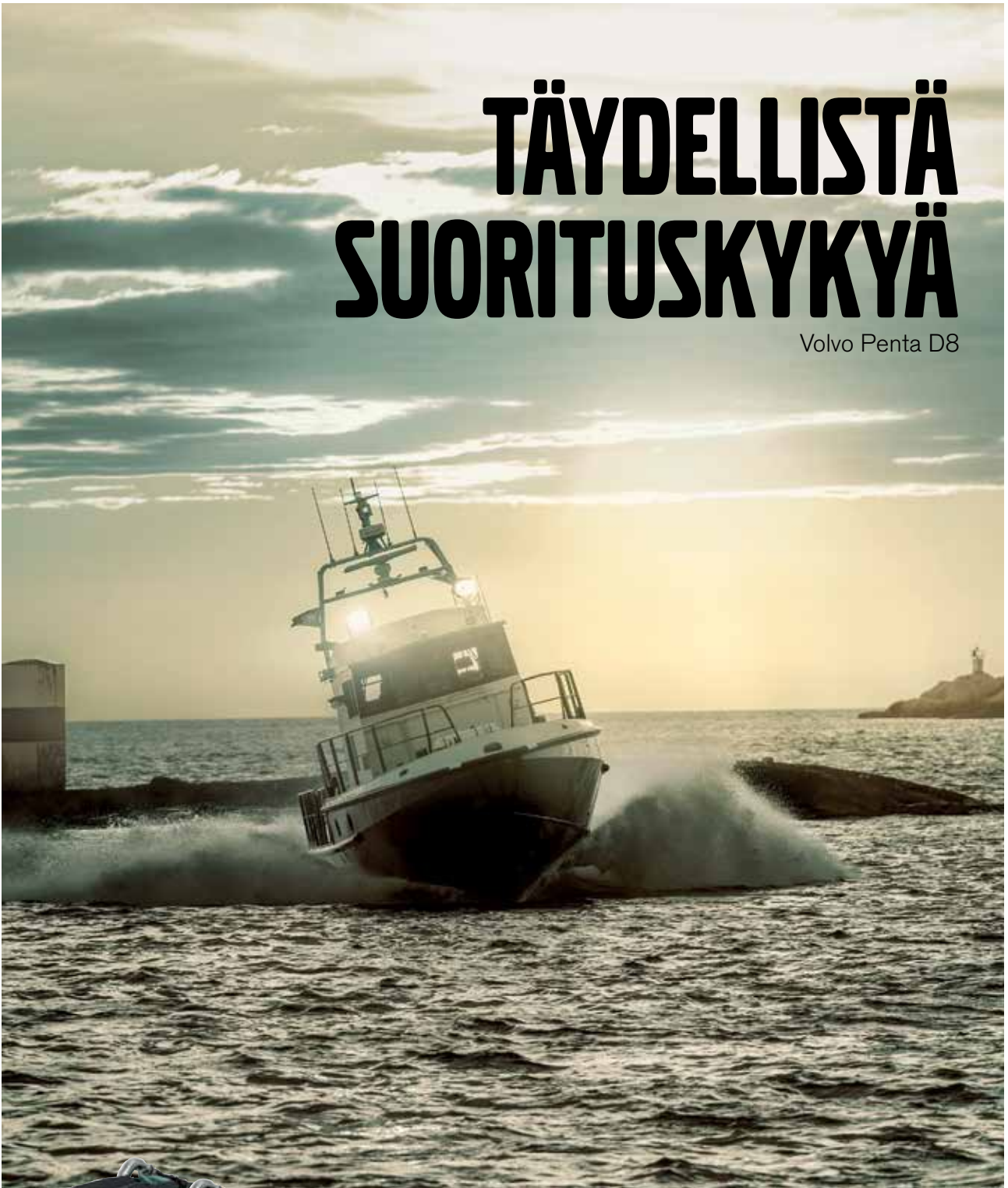
Tämän sivun kuva: Väylävirasto

### Lehden sisältö

Päätoimittajan tervehdys	
<b>Poliisi - Tatu Jahnsson</b> .....	3
Turvallista päivä- ja perheveneilyä	
<b>Aalloille – Lissu Suursalmi</b> .....	5
Veneilijä, miten voit varautua	
GPS-häiriöihin vesillä liikkussa	
<b>Traficomin veneilyn ja</b>	
<b>satelliittinavigoinnin asiantuntijat</b> .....	12
GNSS ongelmat voivat kertautua	
<b>Rajavartiolaitos – Jukka-Pekka Lumilahti</b> ...	12
Veneilijä, navigoitko turvallisesti?	
<b>Traficom – Juha Tiihonen</b> .....	16
N2000 väylä- ja merikarttaudistus	
etenee kohti saaristomerta	
<b>Traficom – Jarmo Mäkinen &amp; Sanna Moliis</b> ...	21
Veneellä Suomeen – huomioi mistä saavut	
<b>Tulli</b> .....	27
Veneilyn vaarallisin hetki	
<b>Rajavartiolaitos – Jukka-Pekka Lumilahti</b> ....	28
Ruumiskoirat vesillä	
<b>Poliisi – Helsingin Koirapoliisi</b> .....	32
Miten ilmaista hätätilanne	
<b>Rajavartiolaitos – Jukka-Pekka Lumilahti</b> ....	37
Omistajan vastuu hylyistä	
<b>Rajavartiolaitos – Jukka-Pekka Lumilahti</b> ....	40
Korjaamalla ja kierrättämällä	
lähes uudenveroisia pelastusveneitä	
<b>Meripelastusseura – Sadri Wirzenius</b> .....	43
Venepoliisi harjoittelee myös	
purjehduskauden ulkopuolella	
<b>Poliisi - Tatu Jahnsson</b> .....	46

# TÄYDELLISTÄ SUORITUSKYKYÄ

Volvo Penta D8



Volvo Penta D8 moottorissa yhdistyy loistava suorituskyky, alhaiset päästöt, pieni polttoaineenkulutus ja melu. D8 tarjoaa erinomaisen teho-painosuhteen veneisiin joissa tarvitaan hyvää kiihtyvyyttä ja suuria nopeuksia.

D8 moottori on saatavana kahtena eri versiona. **Sisämoottori** kolmessa eri teholuokassa – 450, 510 ja 550 hv – sekä **Volvo Penta IPS**, jonka uusi vankka hallintalaite on suunniteltu toimimaan saumattomasti yhteen integroidun hallintajärjestelmän kanssa.

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

**VOLVO PENTA D8**

**V O L V O  
P E N T A**

# Tervehdys veneilijät

Niin on taas vuosi vierähtänyt. Pitkä talvikausi alkaa olla takana, ja venemessujen myötä on aika kääntää katsetta tulevaan kesään ja veneilykauteen 2025.

Mutta ennen sitä muistellaan hetki menneitä. Vuosi 2025 on nimittäin monella tapaa juhluvuosi.

50-vuotta sitten Pasilaan valmistui radan itäpuolelle kompleksi, mikä tunnetaan paremmin nimellä Helsingin Messukeskus. Ensimmäinen messutapahtuma uudessa hallissa oli Vene Bät -messut (1975). Tänä vuonna juhlimme siis venemessujen 50-vuotis juhluvuotta. Viranomaisista nykymuotoisilla messuilla on alusta saakka ollut jokaisella kerralla mukana ainakin Poliisi ja Rajavartiolaivos.

25-vuotta sitten (1990) viranomaisten messuosastolle ilmestyi ensimmäistä kertaa jaettavaksi Veneilyturvallisuus -lehti. Alun perin lehti ilmestyi Helsingin Poliisipäällystökerhon toteuttamana, ja nyt toista vuotta Helsingin Liikennepoliisimieskerhon julkaisemana. Koronavuodet pois lukien lehteä on julkaistu venemessukansalle jaettavaksi siis jo 25-vuotta.

Ja koska aloin luettelemaan juhluvuosia, niin mainittakoon vielä, että tämän lehden julkaisemisesta nykyisin vastaavalla Helsingin Liikennepoliisimieskerholla on myös juhluvuosi. Kerho perustettiin vuonna 1955, ja siten täyttää 70-vuotta tänä vuonna. Helsingin Venepoliisi on osa Helsingin Poliisilaitoksen liikennevalvontatoimintaa, ja siten venepoliisin henkilöstö on samalla Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry:n jäseniä.

Sain siis yhteen tervehdykseen mahtutettua 145-vuotta perinteitä ja muistamisen aihetta. Se kertonee jotain siitä, että merellä tapahtuva viranomaistoiminta voi hyvin, ja jaksaa kiinnostaa veneilykansaa vuodesta toiseen. Kohtaukset ihmisten kanssa, niin messuilla kuin vesilläkin, ovat vahvistaneet sitä näkemystä, että tiettyjä perinteitä pidetään tärkeinä, ja halutaan vaalia. Yksi niistä on piipahdus viranomaisten messupisteellä, ja Veneilyturvallisuuslehden nappaaminen mukaan luettavaksi ennen uuden veneilykauden aloitusta.

Tätä lehteä varten pohdimme sidosryhmien kanssa jo etukäteen yhteisiä teemoja. Yritimme kasata tähän lehteen tuttuja tärkeitä kerrattavia asioita, sekä hieman ajantasaisista ja uutta teemaa. Yksi viime kauden puhutuimpia aiheita veneilyturvallisuuteen liittyen oli itämerellä lisääntyneet GNSS-häiriöt (GPS-häiriöt). Häiriöiden johdosta navigointiin liittyvä varautuminen, osaaaminen ja karttojen ajantasaisuus on muuttunut entistäkin merkityksellisemmäksi. Toivottavasti tämä julkaisu antaa teille hieman uusia pelimerkkejä ja ajatuksia turvallisempaan veneilyyn.

Turvallista purjehduskautta teille jokaiselle!

Tatu Jahnesson | Päätoimittaja



Kuva: Tatu Jahnesson

**YOUR SAFETY  
IS SAFE WITH US**

viking-life.com

## Myynti ja Huolto

- VIKING palopuvut ja varusteet
- Laivojen hengenpelastuslaitteet
- TRELLECHEM kemikaalisuojapuvu
- VIKING pelastusliivit ja – puvut, SOLAS
- VIKING NORSAFE pelastusveneet ja taavetit
- VIKING pelastuslautat ja evakuoitijärjestelmät
- Laivojen paloturvallisuuslaitteiden myynti ja huolto
- Laivojen pelastusveneiden ja taavettien huolto



VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT OY | FINLAND

# Maritim huolehtii vesilläliikkujien turvallisuudesta

**MARITIM**



Kattavasta valikoimastamme löydät laadukkaat pelastusliivit, pelastuslautat hui- ja ammattikäyttöön, turvaljaat, hätämerkinantovälineet ja paljon muuta!



## Meiltä löydät mm.

- pelastuslautat
- paukku- ja pelastusliivit, pelastautumispuvut
- pelastusrenkaat, telineet ja valot, heittoliinat
- hätäraketit, soihdut, savut ja muut hätämerkinantovälineet
- turvaljaat ja -köydet, kiinnikkeet
- sammuttimet, sammutuspeitteet, varoittimet

[www.maritim.fi](http://www.maritim.fi)

## Huollamme seuraavia pelastusvälineitä:

- SOLAS-pelastuslautat: RFD, DSB
- NON-SOLAS-pelastuslautat: RFD, Beaufort, Zodiac, Avon, Eversafe, ProSaver, Autoflug, XM, Bombard, Waypoint, BFA, Crewsaver
- Ilmatäytteiset pelastusliivit: Hansen Protection, SeaLion SOLAS, Lade OÜ, Marinepool, Regatta, Crewsaver
- Pelastautumispuvut: Hansen Protection, Canepa & Campi, Crewsaver



Oy Maritim Ab, Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki  
Tilaukset verkkokaupassamme: [www.maritim.fi](http://www.maritim.fi)  
Sähköpostitse: [tilaukset@maritim.fi](mailto:tilaukset@maritim.fi)  
Puhelimitse: +358 (0)10 2740 320

**MARITIM**

# Turvallista päivä- ja perheveneilyä

## Vastuullinen huviveneily edellyttää hyvää valmistautumista

Päiväveneilyn suosio kasvaa Suomessa vuosi vuodelta. Perheveneily on turvallista ja kivaa kaikille silloin, kun siihen valmistaudutaan huolellisesti. On tärkeää huomioida vesille lähtevien perheenjäsenten ikä ja erityistarpeet erityisesti silloin, kun jokaisen toivotaan innostuvan ja osallistuvan veneilyharrastukseen aktiivisesti.

Pienetkin tekijät saattavat vaikuttaa veneilyn turvallisuuteen merkittävästi. On viisasta tiedostaa tyypillisimpiä riskejä ja pohtia niiden ennaltaehkäisyä laajemmin ja valmistautua jokaiseen vesille lähtöön huolella.

## Opetelkaa veneilemään

Veneen päällikkö ohjaa, hallitsee ja vastaa veneen turvallisesta kulusta. Vastuullinen huviveneilijä tuntee vastuunsa, opettelee tekemään reittisuunnitelmia, sekä kertaa ja päivittää osaamistaan opiskelemalla itse tai osallistumalla kursseille. Netistä löytyy hyviä opiskeluaineistoja koko perheelle, esim. ilmainen Aalloille.fi Turvallisuusopas, joka tarjoaa kattavaa tietoa, ohjeita sekä vinkkejä veneilyyn, helposti luettavassa muodossa.

## Suunnitelkaa yhdessä

Hetken mielijohteesta vesille lähteminen voi hyvälläkin kelillä muuttua jonkin olennaisen asian unohtamisella vaaralliseksi ja epämiellyttäväksi. Vastuullinen veneilijä suunnittelee vesille lähtemisen ja kokoaa muistilistaa mukaan otettavista tarvikkeista ja varusteista yhdessä perheen tai veneilykavereiden kanssa. Näin veneilystä muodostuu kaikille kiva, yhteinen harrastus.

Huviveneily on leppoisa, kun sen aikataulu suunnitellaan joustavaksi niin, että matkalla voi pitää taukoja. Reitille on oltava myös vaihtoehtoinen suunnitelma odottamattomien tilanteiden varalle.

## Oppikaa navigoimaan

Navigointiosaaminen on turvallisen veneilyn perusta. Merimerkit pitää osata tunnistaa kartalla ja luonnossa sekä tuntea vesiteiden säännöt. Opetelkaa käyttämään kompassia ja päivittää navigointiosaamistanne yhdessä. On tärkeää, että veneessä on useampi, joka osaa navigoida ja kuljettaa sitä, jolloin vesiltä päästään tarvittaessa aina turvallisesti rantaan.

Elektronisilla ja varsinkin mobiililaitteilla navigoitaessa pitää ymmärtää niiden riskit. Karttasovellusten päivityksissä sekä tarkkuuksissa



Alkoholittomillakin juomilla voi juhlistaa perheen kanssa

eroja ja niiden paikannusta häiritään (GPS/GNSS). Laajan vesialueen hahmottamiseen ja etenemisen seuraamiseen on viisasta käyttää samanaikaisesti myös fyysisistä merikarttaa ja kompassia. Tarkistakaa sovellusten päivitykset säännöllisesti ja varmistakaa, että käytössänne on vesialueenne viimeisin painettu merikartta.

## Tarkistakaa säätiedotus

Tarkistakaa paikallissää jo, kun suunnittelette veneilyä ja vielä kerran juuri ennen vesille lähtöä. Jos säätiedotus lupaa epävakaita olosuhteita, sitä kannattaa tulkitua huonoimpien olosuhteiden mukaan. Pohtikaa yhdessä tuulen ja aallokon mahdollisia vaikutuksia veneilyn mukavuuteen sekä turvallisuuteen ja harkitkaa, onko veneerissä syytä siirtää suojaisemmalle reitille tai kokonaan tuonemmaksi. Kelin muuttumista ja pilviä pitää seurata vesillä ja tarkistaa paikallissää tarvittaessa myös matkan aikana. Silloin on mahdollisuus ehtiä hakeutumaan ajoissa suojaan.

## Käyttäkää pelastusliiviä

Pelastusliivejä tarvitaan yllättävissä tilanteissa ja niistä on apua vain päälle puettuina. Jokaiselle veneessä matkustavalle täytyy olla mukana sopivat pelastusliivit, mutta niiden käyttöpakkoa

ei ole, jollei aluksen päällikkö sitä vaadi. Pelastusliivi on vesillä liikkujan tärkein turvavaruste hyvän uimataidon lisäksi. Ne eivät sulje toisiaan pois, koska hyväkin uimari voi hukkua. Yllättävä veteen putoaminen saattaa järkyttää lamauttavasti, vaikka henkilö ei olisi pudotessaan edes loukannut itseään. Kylmä vesi kangistaa nopeasti ja mätät varusteet painavat, myös keliolosuhteet ja etenkin kova aallokko hankaloittavat uimista ja pelastamista. Veneestä putoamista tulee kaikin tavoin välttää. Veteen pudonnan perään ei kannata hypätä, koska pelastaminen on veneestä käsin helpompaa ja turvallisempaa.

Liikkukaa veneessä aina harkitusti ja varoitakaa toisianne isommista aalloista. Välttämättä ikäviä kolhuja pitämällä liikkuvassa veneessä aina jostakin kiinni. Laiturilta veneeseen meno ja rantaautuminen ovat tyypillisimpiä tilanteita pudota veteen. Pelastusliivi on siksi viisasta pitää ainakin lapsilla ja koirilla päällä myös laiturilla.

Kaikille samanlaiset liivit eivät välttämättä ole paras ratkaisu. Jokaiselle perheenjäsenelle kannattaa hankkia omat, oikeankokoiset ja mieleiset pelastusliivit, vaikka kesässä veneiläisiin vain muutaman kerran. Pelastusliivit on syytä hankkia asiantuntijan avustuksella, joka osaa kertoa niiden ominaisuuksista ja käyttö-mukavuudesta.



Lapsilla pitää olla pelastusliivit päällä aina veneessä

## Ottakaa mukaan varavaatteita

Varavaatteita on viisasta ottaa vesille aina riittävästi mukaan, koska vesillä on usein kylmempää kuin maissa. Keho viilenee nopeasti varsinkin vastatuuleen veneillessä ja veden roiskiesä. Jäähdyneen kehon lämpeneminen on hidasta. Veneilyvarusteissa tulee huomioida niiden tuulen- ja vedenpitävyys sekä lämmittävyys. Jalat, kädet ja pää on hyvä pitää lämpimänä veneissä alusta asti. Veneessä käytävien jalkineiden täytyy suojata varpaita ja pitää liukkaalla pinnalla.

## Ottakaa evästä ja vettä mukaan

Verensokerin laskiessa toimintakyky heikkenee ja ärsyyntymiskynnys kasvaa. Ottakaa lyhyemmillekin venematkoille juomavettä ja välipalaa tai muuta evästä mukaan. Omista vesipulloista voi seurata, että jokaisen tulee juotua riittävästi. Päihteiden käyttö ei kuulu turvalliseen veneilyyn. Vastuullinen veneilijä muistaa tuoda vesiltä kaikki roskat pois.

## Tarkistakaa vene ja sen varusteet

Koska veneen päällikkö on aina vastuussa miehistönsä ja aluksensa turvallisuudesta, tulee hänen tuntea veneensä ja sen varusteet. Kun vene on edellisen reissun jäljiltä yhdessä siivottu, on seuraavalle lähtö mukavampaa. On tärkeää hankkia ensiaputarvikkeita veneeseen ja varmistaa, että jokaisella on tarvitsemansa lääkkeet mukana.

## Varmistakaa polttoaineen riittävyys

Vesille ei koskaan saa lähteä ilman, että tarkistaa polttoaineen määrän. Sitä pitää ottaa mukaan vähintään +30 % oletettua tarvetta enem-



Lapsia on helppoa innostaa veneilemään ihan pienestä pitäen

män. Polttoaineen tarkkaa tarvetta on hankalaa arvioida, koska siihen vaikuttaa niin monta tekijää; mm. aluksen kulkunopeus, paino, moottorin trimmaus, pohjan puhtaus, vastatuuli sekä aallokko ja reitin pituuteenkin voi tulla muutoksia. Polttoaineen loppuminen on yleinen syy matkan keskeytymiseen. Veneen tankkaaminen varakanisterista on hankalaa varsinkin aallokossa. Sähköperämoottoreista tulee luonnollisesti tarkistaa akun latauksen riittävyys ennen lähtöä.

Olisi hyvä tarkistaa moottoriöljykin säännöllisesti ja seurata, ettei veneessä valu mitään veteen. Veneessä kuuluu olla mukana sen turvallisuusvarusteet, tärkeimpiä varaosia, tarvikkeita ja joitain työkaluja.

## Suojatkaa täyteen ladatut puhelimet

Täyteen ladattu, vedeltä suojattu puhelin on tärkeä turvallisuusvaruste vesillä. Sillä voi tarkistaa sijainnin ja säätiedotuksen, ilmoittaa kotiin jääneelle reitin tai aikataulun muuttumisesta sekä hälyttää apua. Mobiililaitteella navigoitaessa tulee muistaa, että sijaintipalvelut kuluttavat akkua nopeasti, siksi täyteen ladatun varavirtalähteen ja sen latausjohdon mukaan ottaminen on viisasta.

Varmistakaa puhelinten pysyminen esim. vetoketjulla suljetuissa taskuissa tai laukuissa liikkuessanne laiturilla ja veneessä. 112-sovelluksen lataaminen puhelimiin helpottaa avun hälyttämistä, koska se kertoo soittajan sijainnin. Merellä veneilijän kannattaa tallentaa myös Meripelastuskeskuksen hälytysnumero 0294 1000. Pyytäkää apua mieluummin ajoissa, kuin liian myöhään. Vesillä pienikin ongelma saattaa kehittyä nopeasti hätätilanteeksi. Muistakaa perua, jos apua ei tarvitakaan.

Mobiilipelaaminen keikkuvassa veneessä saattaa aiheuttaa lapsille matkapahoinvointia. Vaikka perheveneilystä voi olla haastavaa tehdä kännykkävaapaata, sitä kannattaa kokeilla esim. innostamalla lapset osallistumaan veneilyyn aktiivisesti ilman puhelinta, pienestä pitäen.



On tärkeää, että veneessä on useampi, joka osaa ajaa ja rantautua sillä turvallisesti



Hyvä uimataito on tärkeää jokaiselle vesilläliikkujalle



Sähkömoottorisella apuveneellä on hiljaista harjoitella ajamista

## Suojautukaa auringolta

Auringon haitalliset UV-säteet heijastuvat vedestä moninkertaisesti, myös pilvien läpi. Suojatkaa omat ja lasten silmät hyvälaatuisilla aurinkolasilla, käyttäkää suojaavia vaatteita ja lie-rihattua sekä vähintään SPF50 -aurinkorasvaa. Lisätäkää sitä päivän mittaan. Huom. Vanhojen aurinkorasvojen teho saattaa olla jo huomatta-vasti heikentynyt.

## Käykää vessassa ennen lähtöä

Käykää rannassa vessassa aina ennen vesille läh-  
töä. Veden juomista ei tarvitse säännöstellä eikä kenenkään hermot kiristy turhaan, kun vesiltä poiketaan rantaan pitämään vessa- ja jaloittelu-  
taukoja riittävän usein. Tämä on tärkeää eten-  
kin pienten lasten ja lemmikkien, mutta myös teinien kanssa veneillessä.

## Kertokaa aina jollekin

Kertokaa venematkasta ja sen aikataulusta aina jollekin kotiin jäävälle. Näin voitte saada apua, jos ette pysty jostain syystä sitä itse hälyttämään. Muistakaa ilmoittaa venematkanne muuttumi-  
sesta tai viivästymisestä ja perille tulostanne, jot-  
ta teistä ei olla huolissaan.

## Pitäkää kipparikouksia veneilyä ennen ja jälkeen

Ottakaa perheen kanssa tavaksi pitää leppoisa kipparikokous veneessä ennen köysien irrot-  
tamista. Siinä voi käydä läpi turvallisuusasioita, reittiä ja aikataulua, veneilykelin vaatimuk-  
sia ja tehtävien jakoa. Silloin on hyvä tarkastaa myös kaikkien varusteet ja varmistaa viimeiset toiveet. Veneilyn päätteeksi, loppusiivouksen jälkeen on aika pitää loppukipparikokous. Siinä jokainen pääsee kertomaan kokemuksestaan ja esittää ideansa seuraavaa veneilyä varten. Ar-  
vostavasta keskustelusta jää kaikille hyvä mieli.

*Nuoriso viihtyy vesillä parhaiten kavereidensa kanssa*



*Sup-lautailu opettaa käsittelemään melaa*



*Soutamista voi harjoitella turvallisesti kelluvaan köyteen kiinnitetyllä kumiveneel-  
lä. Köyden ansiosta vene ei lähde tuuliajolle.*



## Huomioikaa eri ikäisten tarpeet

Hyvä veneilijä on kärsivällinen ja tasapuolinen kaikkia kohtaan. Seuratkaa toistenne jaksamista, hyvinvointia ja vireystasoa. Kantakaa vastuun-  
ne leppoisan tunnelman ylläpidosta haastavim-  
missakin tilanteissa. Selkeillä ja kohteliailla toi-  
mintaohjeilla on suuri vaikutus jokaisen turval-  
lisuuden tunteeseen.

Perheveneilyn voi sopia leikkisästi riitely-  
vapaaksi yhteiseksi harrastukseksi, jossa kaikil-  
la on lupa viihtyä ja auttaa mielellään toisiaan. Perheen pienimmille kannattaa ottaa kivaa te-

# GET + MORE

WITH MERCURY



## TEHTY SUURIA PÄIVIÄ JA SUURIA SEIKKAILUJA VARTEN

Tee enemmän. Pääse pidemmälle. Roiski isommin. Naura enemmän. Meidän V8 ja V10 Mercury Verado -perämoottorit ovat kutsu seikkailuun. Vapautta huolellisen kaikki-tai-ei-mitään -suunnittelun muodossa kattaen koko moottorin kopasta potkuriin. Suuren tehon, sulavan suorituskyvyn ja lukuisten älykkäiden eksklusiivisten toiminnallisuuksien ansiosta, Verado -perämoottorit ylittävät korkeimmatkin odotukset. Hienostunut veneilykokemus ilman kompromisseja.



 **MERCURY**

kemistä ja omia leluja mukaan, esim. snorkkeli ja räpylät, uimapatjat, SUP-lauta, kumivene tai veneen perässä vedettävä rengas. Ennaltaehkäiskää onnettomuuksia yhteisillä pelisäännöillä ja sen tiedostamisella, että nuorten vastuuntunto, kehonhallinta ja keskittymiskyky on vielä kehittymässä.

Huomioikaa keikkuvassa veneessä ja rantautumisissa, että vanhempien perheenjäsenien lihasvoiman, tasapainon ja reaktiokyvyn heikentyminen lisää loukkaantumiskäskyä.

## Totuttakaa lemmikki veneilyyn

Totuta eläin rauhassa laituriin ja heiluvaan veneeseen ennen veneilemään lähtöä. Perheen lemmikin mukaan ottaminen edellyttää, että sille on tilaa veneessä, se viihtyy, tottelee omistajansa ja osaa käyttäytyä veneessä sekä satamissa rauhallisesti. Sille tulee hankkia sopiva pelastusliivi, jolla sen voi tarvittaessa nostaa märkänä vedestä. Eläintäkin pitää muistaa suojata kuumuudelta ja kylmetymiseltä. Sen tarpeilla käynti ja liikunta pitää suunnitella etukäteen, samoin ruokailut ja varmistaa riittävä juominen.



Veneilijän ikääntymisen tuomat rajoitteet tulee huomioida

Lisätietoa:  
aalloille.fi

## Aktiviteetteja perheveneilyyn

- On tärkeää, että veneessä on kaikille kivaa yhteistä puuhaa ja vastuutehtäviä.
- Jakakaa kiertäviä esim. tunnin vuoroja ohjaamiseen, navigointiin, tähyttämiseen, jne. (huom. ikä kyky ja taito / Vesiliikennelaki 1 luku 6§, 1mom.)
- Tähyttämiseen voi aktivoida koko miehistön esim. keräämällä ”Navigointipisteitä” havaituista ja oikein tunnistetuista merimerkeistä.
- Harjoitelkaa pitävien, mutta helposti avattavien veneilysolmujen tekoa aina, kun siihen on mahdollisuus.
- Veneilyä opettavien Aalloille-tietopelien pelaaminen venematkan aikana sekä tauoilla viisastuttaa ja aktivoi jokaisen aivonystyröitä. Pelatessa kokeneempi veneilijä voi kertoa omia tarinoitaan ja jakaa tietämystään muille.
- Vesikulkuneuvojen havaitsemisesta ja tunnistamisesta voi kerätä ”Tähytyspisteitä”. Kipparin kiitos vesikulkuneuvon huomaamisesta opettaa koko porukalle hyvää käytöstä ja motivoi kaikkia tähyttämään joka suuntaan.
- Tervehtikää muita vesillä liikkuja reippaalla käden heilautuksella ja iloisella hymyllä.
- Kysykää matkan aikana vuorotellen toisiltanne missä mikäkin veneilytarvike tai varuste sijaitsee tässä veneessä. Tämä nopeustehtävä opettaa jokaisen löytämään ja tunnistamaan ne nimeltä.
- Pitäkää uimataukoja riittävän usein.
- Poiketkaa eri satamissa ja jaloitelkaa niiden luontopoluilla
- Opetelkaa ankkuroitumaan luonnonsatamiin, niin pääsette tutustumaan uusiin paikkoihin.

## Tietoa artikkelin kirjoittajasta:

Lissu Suursalmi on tietokirjailija, veneilyopetusmateriaalien tuottaja, luennoitsija ja kouluttaja, sekä Aalloille Finland Oy:n ja Veneilemään ry:n perustaja.

Aalloille Finland Oy on valistanut vuodesta 2019 suomalaisia liikkumaan vesillä turvallisesti ja vastuullisesti. Yritys tuottaa Aalloille.fi Turvallisuusopasta, Aalloille-veneilytietopelejä ja tarinallisia Vilskettä vesillä -tietokirjoja. Yritys organisoii Vilskettä vesillä -luokkalukukirjahankkeella vesillä liikkumisen perusopetuksen aloitusta Suomen alakouluissa noudattaen hankkeissaan rajattua voitonjakoa. Yritys on saanut Vuoden veneilyteko 2021 -palkinnon.

Veneilemään ry tukee ja edistää turvallista veneilyä sekä ympäristövastuullista vesillä liikkumista Suomessa.



## Turvallinen ja vastuullinen huviveneily edellyttää hyvää valmistautumista

- Opetelkaa veneilemään
- Suunnitelkaa yhdessä
- Oppikaa navigoimaan
- Tarkistakaa säätiedotus
- Käyttäkää pelastusliiviä
- Ottakaa mukaan varavaatteita
- Ottakaa evästä ja vettä mukaan
- Tarkistakaa vene ja sen varusteet
- Varmistakaa polttoaineen riittävyys
- Suojatkaa täyteen ladatut puhelimet
- Suojautukaa auringolta
- Käykää vessassa ennen lähtöä
- Kertokaa aina jollekin
- Pitäkää kipparikokouksia
- Huomioikaa eri ikäisten tarpeet
- Totuttakaa lemmikki veneilyyn
- Älkää pudotko veneestä

Iloa aalloille!



## SEASTAR & BAYSTAR

### OHJAUKSET & HISSIT

Domosoin valmistamat Baystar ja Seastar veneohjaukset, hallintakaapit ja perämootorihissit edulliseen hintaan suoraan hyllystä!



POTKURIT VERKKOKAUPASTA ILMAN LÄHETYSKULUJA!

## SOLAS & MICHIGAN

### TERÄSPOTKURIT

Vähennä kulutusta pitävämällä, oikean kokoisella ja oikeaan käyttötarkoitukseen valitulla Solas tai Michigan teräspotkurilla.



## BENNETT

### TRIMMIT

Tehokasta ja turvallista veneilyä laadukkailla Bennett trimmilevyillä. Bennett trimmilevyt parantavat suorituskykyä ja tehokkuutta sekä lisäävät turvallisuutta.



## SIERRA

### VARAOSAT

Kaikki Sierra varaosat täyttävät, tai ylittävät, alkuperäisten osien laatutason. Sierra valmistaa myös alkuperäisosa monelle moottori- ja venevalmistajalle.



## HUOLTO-OSAT & TARVIKKEET

Meillä löydät laadukkaat huolto-osat ja tarvikkeet yleisimpiin perä- ja sisäperämootoreihin suoraan hyllystä. Vain laatu-merkkejä, esim. Sierra, Champion, Tecnoseal...



## GULF

### VOITELUAINEET

Gulf-voiteluaineet täyttävät yleisimpien venemoottorivalmistajien laatuvaatimukset suojaten tehokkaasti kulumista ja hapottumista vastaan vaativissa meriolosuhteissa.

# US-PARTS

MARINE

Holkkitie 10 00880 HELSINKI (09) 25 131 880

marine@usparts.fi

Myymäla avoinna arkisin 9.00-17.00

[www.uspartsmarine.fi](http://www.uspartsmarine.fi)



# Jokaisen vesilläliikkuajan tietopaketti!

Vesiliikenteen säädökset 2025 -lakikokoelma on ainoa vesiliikenteen säännöksiä kattavasti kokoava teos. Mukana ovat kaikki keskeiset vesilläliikkuja koskevat säädökset ja paljon muuta veneilijälle hyödyllistä tietoa.

Tilaa verkkokaupassamme:  
[lakitieto.edilex.fi](http://lakitieto.edilex.fi)

**edilex**  
Lakitieto

# Boomeranger

SAFE RETURNS



[www.boomeranger.fi](http://www.boomeranger.fi)

Designed and manufactured in Finland



## HAJOITA VAI HALLITSE?

Jännitystä elämään kannattaa hakea muualta kuin satamamanoövereistä. Hallitse venettäsi VETUS keulapotkurilla helposti, varmasti ja turvallisesti. VETUS keulapotkurit ja muut laadukkaat venetarvikkeet VETUS jälleenmyyjiltä.

[www.vetus.com](http://www.vetus.com)



CREATORS OF  
BOAT SYSTEMS



VETUS takaa laadun - myönnämme kolmen vuoden takuun kaikille Vetus-venetarvikkeille

# Veneilijä, miten voit varautua GPS-häiriöihin vesillä liikkuesssa?

GPS-häirintä voi merkittävästi heikentää satelliittinavigoinnin paikannustarkkuutta, mikä luo haasteita vesillä liikkujille. Suomenlahdella kesällä 2024 yleistyneet GPS-häiriöt korostavat navigointitaitojen ja perinteisten navigointimenetelmien tärkeyttä.

Mitä GPS-häiriöt ovat? Sillä tarkoitetaan häiriötä satelliittinavigointijärjestelmien vastaanotossa. Satelliittinavigointipalvelut ovat häiriöalttiita, sillä satelliittisignaali on maahan saapessa hyvin vaimea.

Maailmanlaajuisesta satelliittipaikannusjärjestelmästä käytetään lyhennettä GNSS (Global Navigation Satellite System). Maailman yleisin satelliittinavigaatiojärjestelmä on yhdysvaltalainen GPS. Muita järjestelmiä ovat eurooppalainen Galileo, venäläinen GLONASS ja kiinalainen BeiDou. Suomessa käytetyin satelliittipaikannusjärjestelmä on GPS.

## GPS-häiriöt voivat johtua monesta syystä

Häiriöt voivat olla joko tahattomia tai tahallisia. Tahattomia häiriölähteitä ovat esimerkiksi ilmakehän vaikutukset, radiohäiriöt, vastaan-

ottimen vika, satelliittien rata- ja kellovirheet sekä monitieheijastukset. Maalla satelliittipaikannukseen vaikuttaa olennaisesti myös ympäristön katveet kuten rakennukset ja puusto.

Tahallisessa häirinnässä signaalin vastaanotto estetään lähettämällä alkuperäistä vahvempaa häirintäsignaalia tai väärennettyä navigointisignaalia (harhautus). Suomen alueella ilmailussa ja merenkulussa havaitut GPS-häiriöt ovat lähtöisin Venäjältä. Häiriöt ovat todennäköisesti sivuvaikutusta omasuojasta, jossa häirintää käytetään suojaamaan omaa infraa tai kohteita. Häiriövaikutus kantaantuu avoimilla merialueilla Suomen puolelle.

AIS (Automatic Identification System) on keskeinen järjestelmä meriliikenteen tilannetiedon ja turvallisuuden ylläpitämisessä. GPS-häirintä tai -harhautus voi aiheuttaa virheellistä sijaintitietoa AIS-järjestelmässä. AIS-viesteissä esiintyvät virheelliset tiedot voivat myös johtua



esimerkiksi AIS-harhautuksesta, jossa radiotaajuuksilla lähetetään väärennettyjä tai harhaanjohtavia tietoja, kuten aluksen sijainti-, nopeus- tai kurssitietoja.

Tahallinen häiriön aiheuttaminen radioviestinnälle on kielletty kansallisessa lainsäädännössä ja myös kansainvälisessä taajuussäätelyssä.

## Miten GPS-häiriöt ja häirintä ilmenevät aluksen navigointilaitteissa?

GPS-häirintä ilmenee navigointilaitteissa kuin laite ei vastaanottaisi navigointisignaalia lainkaan. Vaikutus voi olla yksittäinen katkos tai

**GNSS  
ongelmat  
voivat  
kertautua**

Navigointielektroniikka on nykyisin hyvin riippuvainen GNSS-järjestelmästä. Järjestelmän kautta saadaan paikkatieto, mutta myös suunta, nopeus sekä tarkka kellonaika. Karttaplotteri on usein yksi selkeä kokonaisuus, mutta veneilyssäkin yleistymässä olevat integroidut järjestelmät monimutkaistavat tilannetta merkittävästi.

Pienikin häiriö järjestelmässä voi aiheuttaa selkeän paikannuspuutteen. Paikan puuttuminen on helppoa havaita ja usein laite siitä hälyttääkin. Sen sijaan hankalampi tilanne on silloin, jos paikkatieto on väärä. Tällöin kaikki na-

vigointilaitteet toimivat normaalisti, todellinen paikka vaan on eri kuin mitä laite antaa ymmärtää.

Vielä hankalammaksi tilanne menee, jos suunta tai nopeus puuttuu tai on väärä. Tällaisen tiedon puuttuminen voi aiheuttaa yllättäviä ongelmia esimerkiksi veneen tutkassa tai autopilotissa. Tutkassa kartan ja tutkan päällekkäiskuva ei toimikaan tai tutkaa ei voi käyttää yleisemmin käytössä olevalla pohjoinen ylös toiminteella. Pahimmassa tapauksessa tutkaa ei voi käyttää edes keula eteen-toiminnolla, kun tutka ei saakaan tietoa aluksen kulkusuunnas-

ajoittaisia katkoksia ja saattaa esiintyä vain paikallisesti. Katkoksen aikana laitteesta riippuen navigointilaitteen näkymä voi olla jämähtänyt tai kadonnut sijainti, virheilmoitus tai katkos-ta edeltävän liikkeen jatkaminen. Jälkimmäises-tä monelle tuttu tilanne on auton navigaattorin normaalin näköinen toiminta tunnelissa, vaikka laite ei vastaanota GPS-signaalia. Katkoksen aikana laitteen näyttämä suunta ja sijainti pikkuhiljaa eriytyvät todellisesta, mikä voi luoda vaaratilanteita. Paras keino suojautua tältä on tukeutuminen myös muihin navigointikeinoihin alkaen visuaalisesta ympäristön tarkkailusta.

GPS-harhautus ilmenee navigointilaitteessa kuin laite hyppäisi äkillisesti toiseen paikkaan. Harhautuksen vaikutus voi olla yhtäjaksoinen väärä paikannus tai esiintyä katkonaisena hy-pintänä oikean ja väärennetyn sijainnin välillä.

Kaikki virheelliset paikannukset eivät ole häirintää. GPS-paikannukseen vaikuttaa muitakin tekijöitä. Varsinkin hetkelliset tai laitteiden käynnistyessä ilmenevät virheelliset paikannukset ovat tyypillisiä vastaanottimien muita virheitä. Todellisen sijainnin ympärillä hetkelliset kymmenien tai jopa satojen metrien virheelli-set poukkoilut ovat myös mahdollisia, vaikka GPS-järjestelmien paikannustarkkuus keski-määrin onkin parin metrin luokkaa.

## GPS-häiriöt vesiliikenteessä lisääntyneet

Vesiliikenteessä GPS-häiriöitä ei juurikaan raportoitu Suomen alueelta ennen vuotta 2024. Kesän 2024 aikana GPS-häiriöt yleistyivät erityisesti itäisellä Suomenlahdella, mikä on aiheuttanut GPS-vastaanottoon katkoksia. Häiriöt heikentävät paikannuksen luotettavuutta vesiliikenteessä.

Häiriöitä ilmeni syyskuulle saakka lähes viikoittain, jonka jälkeen ilmoitusmäärät vähenivät. Havainnot ja ilmoitukset ovat tulleet pääsääntöisesti ammattimerenkulusta. Huvivenei-

ta. Autopilotti puolestaan voi kääntää alusta joko kerralla paljon tai sitten vähän, mutta pitkän ajan kuluessa. Näin päädytään eri paikkaan, mihin on ajateltu. Toivottavasti uudella reitillä vettä riittää. Navigointi-integroinnin johdosta, varsinaista juurisyytä eteen tuleviin ongelmiin voi olla edes vaikea löytää. Ja kun asiaa koittaa tutkia, ongelmia ei löydy, koska paikannus toimii jälleen normaalisti.

Ongelmia esiintyessä, hidasta vauhtia ja varmista paikkasi jollain toisella järjestelmällä. Paperikartta kannattaa pitää mukana ja seurata sitäkin mat-



lyssä GPS-laitteita käytetään myös yleisesti, mutta häiriöitä on ilmoitettu vähemmän. Tämä voi johtua siitä, että huviveneiden GPS-vastaanottimet sijaitsevat ammattimerenkulun alusten vastaanottimia matalammalla. Todennäköisesti häiriötapauksia on ollut Suomenlahdella ilmoitettua enemmän, mutta kaikista häiriöhavainnoista ei ole ilmoitettu Traficomille.

## Varautuminen vesillä liikkua

Vesillä liikkua on tärkeää tiedostaa häiriöiden mahdollisuus ja tunnistaa näiden mahdolliset vaikutukset kaikkiin oman aluksen laitteisiin. Suomenlahden vesiliikenteessä on edelleen syytä varautua hetkellisiin tai alueellisiin GPS-sig-

naalin katkoksiin. Veneen sijainti täytyy osata varmistaa myös muilla keinoin kuin satelliittipaikannuksella. Paras tapa varautua häiriöihin on pitää mukana painettua merikarttaa. Hyviä merimiestaitoja kannattaa ylläpitää ja harjoitella navigointia perinteisin menetelmin paperikartan avulla. Veneen päällikön tehtävä on aktiivisesti seurata vesillä, missä mennään.

## Traficomın valvonta ja monitorointi

Traficom havainnoi satelliittipaikannuksen toimivuutta koko Suomen alueella. Traficom saa myös automaattisia hälytyksiä poikkeamatilanteissa maa-alueilta ja GNSS-taajuuksien monitorointi kattaa myös Suomenlahden merialueet.

kan edistymistä. Tarkkaile myös laitteitasi. Aina paikannuksen häiriöt eivät ilmene isona merkkiäänenä ja punaisena huutomerkkinä näytöllä, vaan merkki voi olla pienen pieni huomio näytön reunassa. Tai sitten laite ei ilmaise häiriöstä laisinkaan. Harjoittele myös etukäteen liikkumista ilman satelliittipaikannusta. Näin tilanne ei pääse yllättämään. Onneksi merivartioston tilastoisissa GNSS-häiriöt eivät ainakaan vielä näy merkittävänä meripelastustehtävien lukumäärän kasvuna.

Jukka-Pekka Lumilahti



# TEHOA KAIKKEEN KÄYTTÖÖN



Scanian merimoottorivalikoimasta löytyy kokonaisratkaisut niin nopeille partioveneille kuin vaativiin hinaustehtäviin. Valikoimassa on 220–1150 hv:n (162–846 kW) merimoottoreita sekä mittaristoja, jälkikäsitteilyjärjestelmiä ja muita voimansiirtojärjestelmän komponentteja. Yhdessä vaihteistojen, potkurien ja peruutusvaihteiden kanssa niillä voidaan luoda juuri käyttötärpeeseen sopiva voimansiirtoratkaisu.

Scania Suomi Oy  
Kim Orden  
+358 105 555 250  
kim.orden@scania.com

Mikko Riihimäki  
+358 105 555 214  
mikko.riihimaki@scania.com

SCANIA

## CAT®-KUMPPANISI MERELLÄ ON AVESCO

Me Avescolla haluamme keskittää voimavaramme asiakkassuhteidemme vahvistamiseen tarjoten korkealaatuisten Cat-merimoottorien ja generaattoreiden lisäksi toimittamiemme järjestelmien laajamittaista huolto- ja ylläpitopalvelua. Sitoutuneen tiimimme tavoitteena on taata moottoriemme luotettava toiminta ja tarjota asiakkaillemme stabiilit edellytykset tuottavaan liiketoimintaan.

- Propulsiomoottorit 200–6000 kW
- Generaattorit 10–5200 kW
- Apumoottorit 70–5400 kW
- Päästöluokat IMO II / III, EPA T3 / T4, EU Stage V
- Luokitukset mm. LR, BV, DNV GL, ABS, RINA
- Monitorointi- ja etävalvontajärjestelmät

avesco

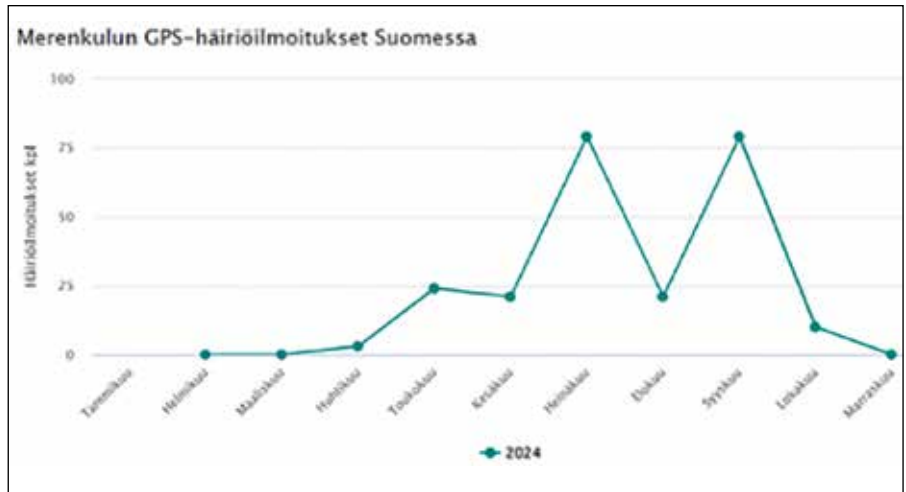
CAT



Traficomien vuoden 2024 tilannekuvan mukaan satelliittinavigoinnin häiriöiden määrät ovat lisääntyneet erityisesti ilmailussa ja merenkulussa, mutta maanpinnalla käytettävissä palveluissa tilanne on pysynyt ilmoitusten nojalla vakaana. Kaikki vesiliikenteen häiriöilmoitukset ovat peräisin Suomenlahdelta ja painottuvat Helsingin itäpuolelle.

## Veneilijä, ilmoita GPS-häiriöstä Traficomille

Radiohäiriöistä merellä kannattaa aina ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, koska virasto selvittää radiohäiriöitä ja koostaa häiriötilannetietoa Suomessa. Radiohäiriöilmoituslomakkeen voi täyttää vaikka kännykällä suoraan veneestä tai rantautumisen jälkeen.



Radiohäiriöilmoituslomake <https://traficom.fi/fi/ilmoitus-radiohairioista>

**VENEVAHINKO-PÄIVYSTYS**  
010 239 2302

Hyväksytty Lujittomuovikorjaamo

finn boat  
JÄSEN | MEDLEM

ASIAANTUNTEVA  
**VENEKORJAAMO HANGOSSA HELSINGISSÄ JA TURUSSA**

**RUNKO- JA KÖLIKORJAUKSET**  
Teemme lasikuituveneisiin runko- ja kölikorjaukset sekä pienet ja suuret korjaukset yli 30 vuoden kokemuksella.

**VAKUUTUSYHTIÖIDEN HYVÄKSYMÄ**  
Olemme kaikkien kotimaisten ja useiden ulkomaisten vakuutusyhtiöiden hyväksymä venekorjaamo.

**Leevene**  
www.leevene.fi

HANKO Satamatie 56, 010 239 2308  
HELSINKI Veneentekijäntie 11, 010 239 2300  
TURKU Samppaantie 385, 010 239 2307

Satelliittipaikannus tarkoittaa paikanmäärittystä paikallisen tai maailmanlaajuisen kattavuuden satelliittijärjestelmän avulla. Maailmanlaajuisesta satelliittipaikannusjärjestelmästä käytetään lyhennettä GNSS (Global Navigation Satellite System). Maailman yleisin satelliittinavigaatiojärjestelmä on yhdysvaltalainen GPS. Muita järjestelmiä ovat eurooppalainen Galileo, venäläinen GLONASS ja kiinalainen BeiDou.

**Punainen Risti**

**Tervetuloa ostoksille punaisenristinkauppa.fi**  
Ensiapu- ja turvatuotteet veneeseen, autoon tai mökille

**Pureflare kelluva LED-valokiekko**  
Käyttöaika yhdellä latauksella jopa 60 h.  
**24,90 €**

**Sammutuspeite SPR**  
koko 180 x 120 cm. **22 €**

**Avaruuslakana**  
Pitää hätätilanteessa suojassa tuulelta ja kosteudelta. **15,50 €**

**Atom hätäradio varavirtalähteellä**  
Tuotteessa FM/AM-radio, valo- ja virtalähde, ja hätäsummeri. **40,50 €**

**Messutarjous -10 % valikoimasta**  
Koodilla **VENEMESSUT10**  
Tarjous voimassa 31.3.2025 asti. Tarjous ei koske Vapepa-tuotteita, Vaikuttavia lahjoja eikä adressien tekstauspalvelua.

# Veneilijä, navigoitko turvallisesti?

Osa veneilijöistä arvioi väärin merikarttojen syvyystiетоjen luotettavuuden matalilla vesialueilla. Se tuottaa tarpeettomia karille ajoja ja pohjakosketuksia.

Traficomin merikarttoitus ottaa vuosittain vastaan noin 150 merikarttapalautetta. Niissä korostuvat toistaiseksi merikarttojen puutteet ja virheellisyudet matalilla vesialueilla. Palautteet analysoidaan syvyyssmittausaineistojen, maastokarttatietojen ja ilmakuvien avulla. Ne johdattavat useissa tapauksissa merikarttakorjauksiin, jotka julkaistaan Tiedonantoja merenkulkijoille -palvelussa ja elektronisilla merikartoilla (ENC). Julkaisun jälkeen ne ovat myös plotterivalmistajien käytettävissä Traficom (S-57 ENC)-latauspalvelusta.

Osa vähemmän kriittisistä palautteista jää odottamaan N2000-uudistuksen yhteydessä toteutettavaa syvyyssmittausaineistojen uudistamista ja ne julkaistaan merikarttojen uusilla N2000-painoksilla, jos merikarttapalautteen tiedot varmentuvat em. aineistojen pohjalta.

Viime aikoina on Traficomille annettu myös merikarttapalautteita, joiden taustalla on karilleajo tai pohjakosketus turvalaitteen takana eli navigointia ajatellen turvalaitteen vääriä puolella. Asiaa tutkittaessa ilmenee, että ve-



neen päällikkö on tulkinnut turvalaitteen takana olevan yksittäisen syvyysslukeman luotettavaksi minimiarvoksi suhteessa veneen syvyykseen. Mainittu syvyysspuiteen lukema esittää kuitenkin vain luotauksessa havaittua minimisyvyyttä. Syvyysspuiteen sijaitessa esim. turvalaitteen takana olevalla 0-3 metrin syvyyssalueella, kyseessä on alue, jolla voi esiintyä syvyyksiä 0-3 metriä.

Sanomattakin on selvää, että väylänpitäjä on asettanut turvalaitteen turvallista navigointia

ohjaamaan ja navigoitaessa sen vääriä puolelta, ottaa veneen päällikkö suuren riskin.

Pohjakosketuksen taustalta selviää usein myös plotterikartan ylizeoaus. Tällöin plotterin käyttäjä on suurentanut alkuperäisen 1:50 000 mittakaavassa laaditun kartan esim. mittakaavaan 1:5000, mikä saattaa antaa käyttäjälle vääriä kuvan kartan yksityiskohtaisuudesta, tarkkuudesta ja merikarttakohteiden välisistä etäisyyksistä.

**Sole**  
ADVANCE

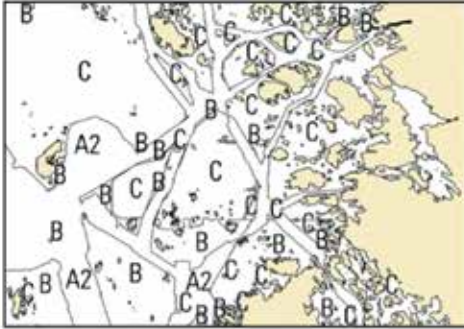
3 - 132 kW

16 - 272 hv

16 - 92 hv

**TEKNO-MARINE**  
www.tekno-marine.fi

Marinsatamantie 3, Espoo  
09-819 0770, 040-9000 940  
rauno@tekno-marine.fi



**A1, A2**

Syvyudet mitattu kattavasti. Djupen helt mäta. Full seafloor ensonification or sweep.

**B**

Syvyysmittauksessa ei ole saavutettu täyttä kattavuutta. Full täckning har inte uppnåtts i djupmätningen. Full seafloor coverage not achieved; depth anomalies may exist.

**C**

Syvyysmittauksessa ei ole saavutettu täyttä kattavuutta, huomattavia poikkeamia saattaa esiintyä. Full täckning har inte uppnåtts i djupmätningen, betydande avvikelser kan förekomma. Full seafloor coverage not achieved, depth anomalies may be expected.

**U**

Tiedot arvioimatta. Data outvärderade. Data unassessed.

Lisäksi veneilijän on hyvä huomioida väyläkäsitteet ja niiden nykyinen käytännön tulkinta. N2000-kartoilla aiemmasta väylän kulkusyvyvyydestä käytetään käsitettä mitoitussyväys, joka tarkoittaa sitä suunniteltua syväästä, jolla väylän suunnittelussa käytetty mitoitustasaus voi normaalisti käyttää väylää vertaustason mukaisesta tasosta. Vallitseva vedenkorkeus em. vertaustasoon nähden tulee ottaa huomioon lisäyksenä tai vähennyksenä väylän ilmoitettuun mitoitussyväykseen.

Väylän mitoitussyväys ei takaa, että alus, jonka syväys ei ylitä väylälle ilmoitettua, vedenkorkeudella korjattua mitoitussyväystä, voisi kaikissa olosuhteissa tai kaikilla nopeuksilla käyttää väylää turvallisesti ilman pohjakosketusriskiä. Toki väylälle on määritetty varavettä, jossa on huomioitu aluksen liike- ja kölivara. Veneilyn käyttämillä yhtenäisellä väyläviivalla kuvatuilla matalaväylillä varavesi on mitoitussyväyksestä riippuen 20-60 cm. Merikartalla katkovii-valla merkityillä venereiteillä vesisyvyyyttä ei ole välttämättä edes kaikilta osin kattavasti varmistettu, minkä vuoksi venereiteille ilmoitetut syvyystiedot ovat vain suuntaa antavia.

Kun veneellä poistutaan väylältä, antaa uusi N2000-järjestelmässä oleva merikartta entistä

paremmat mahdollisuudet arvioida navigointiturvallisuutta. Merikarttojen N2000-painoksissa on esitetty sivukohtaisesti kartalla olevien syvyystietojen luotettavuusindeksi, joka antaa käsityksen syvyystietojen taustalla olevien mitausten luotettavuudesta.

Luotettavuusindeksissä luokan A alueet on peittävästi mitattu ja merikartan syvyystietoihin voi suurella varmuudella luottaa. Muilla alueilla syvyyslukemiin tulee suhtautua varauksellisesti, sillä kartan syvyystietoja laadittaessa on käytetty eri-ikäisiä linjaluotauksia ja ennen satelliittipaikannusta käytössä olleita epätarkempia paikannusmenetelmiä. Käytännössä linjaluotauksessa mittaustulosten väleissä on voinut jäädä havaitsematta yksittäisiä matalia ja tietyillä alueilla jäät ovat mittauksen jälkeen siirrelleet pienempiä lohkeareita.

Plotteria käytettäessä on syytä verrata sen karttatietoja uuteen Traficom N2000-karttapainokseen, etenkin navigoitaessa tuntemattomilla vesillä. Jos plotterikartan tiedot poikkeavat ajantasaistetun N2000-kartan tiedoista, on syytä olettaa, että käyttäjä ei ole ladannut plotterivalmistajan karttapäivityksiä tai valmistaja ei ole hyödyntänyt Traficom viimeisiä karttatietoja ja saattanut niitä käyttäjien ladattavaksi.

*Esimerkki syvyystietojen luotettavuudesta merikarttasarja E:n lehdellä 801*

Jos uusia N2000 tietoja on päivitetty plotteriin vain osittain, on tärkeää myös selvittää, onko aiempia merialueilla keskivedessä ja uusia N2000:ssa olevia aineistoja mahdollista erottaa toisistaan. Vain siten tarvittavat Ilmatieteenlaitoksen julkaisemat vedenkorkeuskorjaukset voi tehdä plotterin esittämiin syvyystietoihin oikein.

Vaikka veneilyn käyttämillä matalilla vesialueilla merikartan syvyystiedot ovat edelleen osin puutteellisia ja merkittäviä poikkeamia saattaa paikoin esiintyä, on parempaa kuitenkin luvassa. Traficom syvyysmittausten painopiste on siirtynyt jo joitain vuosia sitten matalille vesialueille ja uudet teknologiat, kuten laser- ja monikeilaus, tuottavat yhdessä kattavan perusaineiston, jonka pohjalta on mahdollista laatia luotettavat ja riittävän yksityiskohtaiset merikarttojen syvyystiedot. Niiden määrä lisääntyy jatkuvasti uusilla merikarttapainoksilla.

**Uiva.fi**  
**FLYTANDE**  
**HELSINKI 14.-17.8.2025**



**NÄHDÄÄN UIVASSA!**

**VI SES PÅ FLYTANDE!**

**SEE YOU AT UIVA!**

# Targa®

THE 4 × 4 OF THE SEA

- ▶ Tervetuloa osastollemme  
7G150 **VENE 25 BÄT**  
messuille 7.-16.2.2025
- ▶ Esillä T27.2 OB, T30.1, T32 OB,  
T37 sekä T41



## TARGA. THE TRUE ORIGINAL.

T23.1 | T25.1 | T27.2 | T30.1 | T32 | T37 | T41 | T46

JÄLLEENMYyjÄ: Oy Targa Center Ab, Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki. 0207 641 499. [www.targacenter.fi](http://www.targacenter.fi)  
VALMISTAJA: Oy Botnia Marin Ab, 66100 Maalahti. [www.targa.fi](http://www.targa.fi)



# TELEMAR

Possibilities.  
Anywhere.



**TELEMAR OY AB**  
Hernesaarenranta 13  
00150 HKI  
Puh. +358 20 741 8820  
[sales.fi@telemargroup.com](mailto:sales.fi@telemargroup.com)

Aalloille

TURVALLISUUSOPAS

[Aalloille.fi/25](https://aalloille.fi/25)



**KERTAA VENEILYOSAAMISTA  
TURVALLISUUSOPPAASTA JA YHDESSÄ PELAAMALLA**



TROSSI

# IHMISET PELASTAMME AINA, TROSSI TUO VENEESIKIN TURVAAN

Ihmiset pelastetaan aina korvauksetta, mutta veneen siirrosta saatamme joutua perimään kulukorvauksen. Summa voi nousta satoihin euroihin. Hankkimalla Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelun varmistat veneellesi avun jäsenetuna. Samalla tuet vapaaehtoista meripelastustyötä.

**Trossi-jäsenmaksu 98 € vuodessa.**  
Lue lisää ja liity: [trossi.fi](https://trossi.fi)



MERPELASTUS.FI



MERPELASTUSSEURA  
SJORÄDDNINGSSÄLLSKAPET



60°13, 3N 22°18,3E  
www.marinapargas.com  
Tervsundintie 70  
21600 Parainen  
Puh. 02 275 275

## Täyden palvelun telakka saariston sydämessä!



Tervetuloa palvelevaan venetarvike-  
kauppaan, vaikka veneellä laituriin!

600 m<sup>2</sup> Meredin-myymälä  
toimii marinan tiloissa



Shoppaile verkkokaupassa tai tule paikan päälle!

[www.meredin.fi](http://www.meredin.fi)



## Petor Partiovene P 989

- Monitoimi HDPE runko
- Uppoamaton
- Rätälöityjä ratkaisuja

Meidän tehtävä  
on toteuttaa teidän  
visio

 **Petor**

 sales@petor.fi  
 +358 40 076 4402  
 www.petor.fi

  
OCEAN QUALITY SYSTEMS

# N2000

## -väylä- ja merikartta- uudistus etenee kohti Saaristomerta

Suomalaiset merikartat uudistuvat alue kerrallaan, kun Perämereltä alkanut N2000 väylä- ja merikarttauudistus tuo mukanaan uudet ja tarkemmat merikartat. Uudistus on nyt edennyt Ahvenanmaan pohjoisosaan, Saaristomeri on vuorossa loppuvuonna 2025. Suomenlahdella ollaan vuonna 2026. Kiinnitä huomiota, että käytät oikeaa vedenkorkeustietoa käytössäsi olevan merikartan kanssa.

Suomalaisilla merikartoilla ja vesiliikenteen väylillä siirrytään käyttämään valtakunnalliseen N2000-korkeusjärjestelmään sidottua veden syvyystietojen vertaustasoa. Tämä vaikuttaa merikartoilla esitettäviin syvyys- ja väylätietoihin.

N2000-merikartoilla syvyys- ja väylätiedot ilmoitetaan maankuoreen sidotussa N2000-korkeusjärjestelmässä, aiemmin merialueilla teoreettiseen keskiveteen (MSL) ja sisävesillä NN:n perustuvan korkeusjärjestelmän sijaan. N2000-järjestelmä huomio myös maankohoamisen vaikutuksen, toisin kuin aiemmat järjestelmät.

### Käytä oikeaa vedenkorkeustietoa

Järjestelmien nollakohtien välisestä erosta johtuen merikarttojen syvyyslukemat kartoilla pienenevät keskimäärin 10–20 cm. Käytettävissä oleva vesisyvyys ei kuitenkaan muutu, kun huomioidaan N2000-vedenkorkeus. Ilmatieteen laitos julkaisee vedenkorkeustiedot sekä teoreettisen keskiveden että N2000-järjestelmän mukaisina.

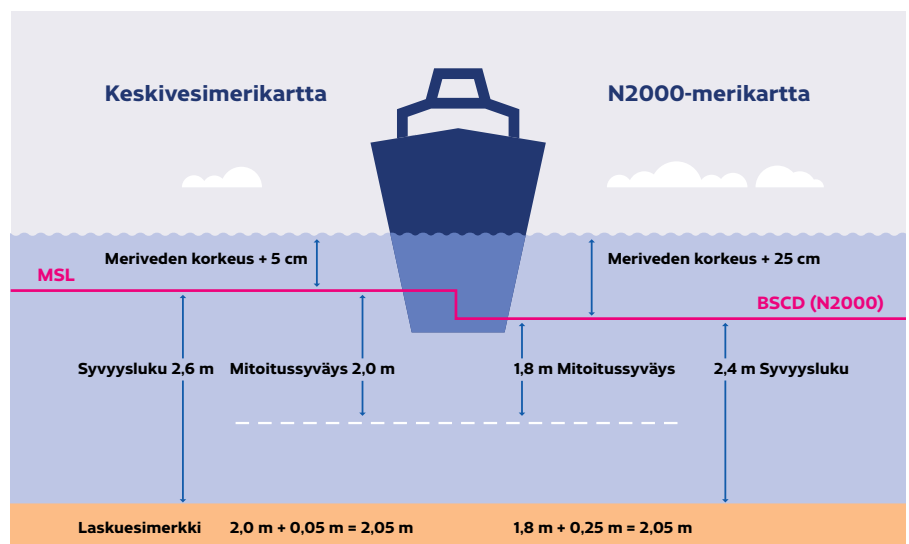
Koska siirtymäaikana on käytössä sekä vanha että uuden järjestelmän mukaisia merikarttoja samanaikaisesti, on tärkeää varmistaa käytettävän kartan vertaustaso ja vastaava vedenkorkeuslukema. Vesillä liikkujan kannattaa siis kiinnittää asiaan huomiota, jotta käyttää oikeaa vedenkorkeustietoa veneessä olevan merikartan kanssa.

### Miten uudistus näkyy merikartoilla?

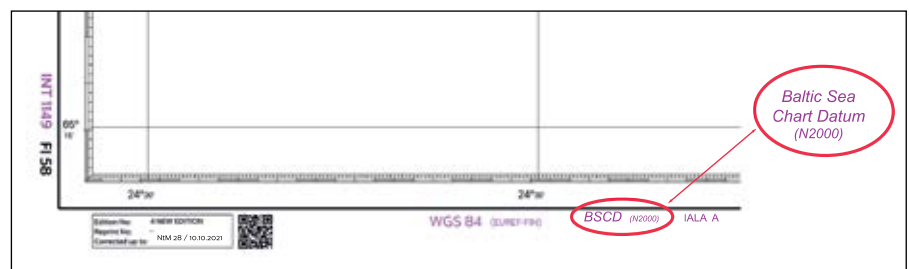
Syvyyslukemat merikartoilla pienenevät vertaustason muutoksesta johtuen noin 10–20 cm, alueesta riippuen. Uudistuksen yhteydessä merikarttojen vanhoille syvyystiedoille tehdään ns. ikäkorjaus, jossa otetaan huomioon maankohoamisen vaikutus vuosikymmenten aikana. Kartoille tuodaan myös paljon uutta mienmittaustietoa. Tästä syystä syvyyslukemiin voi tulla myös vertaustason muutosta suurempia korjauksia.

Muutos vaikuttaa myös kartalla esitettäviin väylien mitoitussyvyksiin (ent. kulkusyvyys). Vaikutus arvoihin merikartalla on noin 10–20 cm. Todellinen käytettävissä oleva vesisyvyys säilyy kuitenkin väylillä entisellään, kun käytetään N2000-vedenkorkeustietoa. Muutokset koskevat vain syvyyslukemien ja väylän mitoitussyvyksen esitystapaa, eivät fyysisiä olosuhteita. Vettä on ihan yhtä paljon kuin ennenkin, vain lukemat kartalla muuttuvat.

Vuodesta 2025 eteenpäin julkaistavilla N2000-merikartoilla otetaan myös laajalti käyttöön uusi kivikkoisten alueiden esitystapa. Tämä uusi merkintätapa korostaa erittäin kivikkoisia ja navigoinnin kannalta riskialttiita alueita. Samalla yksittäisten kivisymbolien määrä merikartalla vähenee ja merikartasta tulee selkeämpi ja luettavampi. Alueellinen esitystapa tukee myös plotterinkäyttäjää, sillä se vähentää ylizoomauksen riskiä.



Esimerkkikuva vertaustason vaikutuksesta



N2000-merikartan tunnustat BSCD (N2000) -merkinnästä.



# VOLVO PENTA



## MOOTTORIMYYNTI



- Venevahinkokorjaukset
- Lasikuitutyöt
- Laiteasennukset
- Veneiden nostot
- Moottori- ja vetolaittekorjaukset
- Potkurikorjaukset
- Alumiinihitsaustyöt
- Pika vahinkoarvio rannassamme

### TOPBOAT

Hyvän mielen venehuolto

Isosarvastontie 6, 00840 Helsinki

Puh. 010 229 6000

info@topboat.fi

www.topboat.fi

Hyväksytty  
lujitemuovi-  
korjaamo



## A REAL-LIFE STORY OF AN EMERGENCY AT SEA

The Coastguard environment is one with many challenges. With the most obvious challenge being the weather and harsh sea conditions. Imagine the situations our Coastguard would regularly face, a ship sinking, illegal drug operations ... all of which leave the Coastguard with the responsibility of dealing with dangerous people, saving people with medical emergencies, battling fires, gruelling wind conditions, the freezing cold and operating blind in the blackness of the night sky.

Here's one very real story: Three men were lost at sea for sixteen exhausting hours!

On 26 December at around 10pm ... three men were reported missing. At full alert, the Coastguard volunteers started preparing for a rescue mission. The only information they had was that the 3 men were lost in a large area of rough sea and jagged rocks.

With the help a HALO® Radar, and preconfigured modes for offshore conditions, the crew were able to begin their search pattern and rely on the radar to detect targets beyond visual range.

Using VelocityTrack and radar overlay the search crew were able to identify a drifting target, within the search area and coordinate a rendezvous with the other search vessels. Closing into visual range the crew could identify the missing vessel and relieved crew.



### SIMRAD

## AT-Marine Oy

atmarine.fi

Alla olevissa kuvissa on esitetty otteet uudesta N2000 merikartasta (merikarttasarja E) ja MSL kartasta samalta alueelta. Kuvissa näkyy uudistuksen vaikutus kartan syvyystietoihin, kartalla esitettävään veneväylän mitoitussyvyyseen sekä uusi kivikkoisten alueiden esitystapa.



Uusi N2000 merikartta.



MSL-kartta samalta alueelta

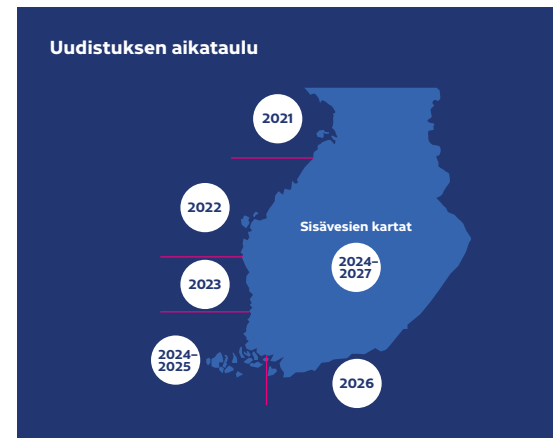
## Merikartat uusitaan vaiheittain – tavoite vuodessa 2026

Merikarttojen uusiminen merialueella toteutetaan vuosien 2021–2026 aikana. Uudistus aloitettiin Perämereltä ja sieltä siirrytään vaiheittain Ahvenanmaan ja Saaristomerren kautta kohti Suomenlahden itäosaa.

Ensimmäiset N2000-merikartat julkaistiin Perämereltä vuoden 2021 lopulla ja nyt on edetty merialueella Ahvenanmaan pohjoisosaan. Vuonna 2024 julkaistiin Selkämeren merikarttasarja E sekä Kokemäen joen vesistöä Näsijärven merikarttasarja N (Tampere-Virrat).

Vuoden 2025 keväällä julkaistaan Ahvenanmaalta Merikarttasarja C (Ahvenanmaa). Sisävesiltä merikarttasarja J (Heinola - Lahti - Jyväskylä) sekä merikarttasarja L (Lappeenranta - Savonlinna). Turunmaan saariston karttasarja D julkaistaan loppuvuonna 2025, kun alueen rannikkokartat on saatu uudistettua.

Uudistuksen tarkkaa etenemistä voit seurata Traficomin verkkosivuilta: [traficom.fi/fi/n2000-vayla-ja-merikarttauu-distus](https://traficom.fi/fi/n2000-vayla-ja-merikarttauu-distus)



Merikarttojen uusiminen toteutetaan vuosien 2021–2026 aikana.

## Itämeren yhteinen hanke

Suomessa toteutettava N2000 väylä- ja merikarttauudistus on osa Itämeren maiden yhteistä BSCD2000 (Baltic Sea Chart Datum) -hanketta. Hanke yhtenäistää merikarttatiedon ja käytettävissä olevan vesisyvyyden tulkintaa koko Itämeren alueella.

Naapurimaista Ruotsissa uudistus (RH2000) alkoi viitisen vuotta sitten Haaparannasta ja on nyt edennyt Tukholman eteläpuolelle. Göteborgissa on tarkoitus olla vuonna 2030. Viro on muuttanut uuden korkeusjärjestelmän (EH2000) kaikkiin satamakarttoihin ja jatkaa nyt rannikkokarttojen ja merikarttasarjojen uudistamisella.

Lue lisää  
uudistuksesta



Veneilijä, näin varmistat turvallisen väyläsyvyyden merialueella:

1. Selvitä, mikä on veneesi syvyyden ollessa paikallaan tyynessä vedessä.
2. Varmista ajantasaisesta merikartasta väylä ja syvyystietojen vertaustaso: Onko se uusi N2000-järjestelmä vai keskivesijärjestelmä?
3. Selvitä Ilmatieteenlaitoksen verkkosivuilta vallitseva vedenkorkeus lähimmältä mitausasemalta käyttämässäsi korkeusjärjestelmässä.
4. Yhdistä merikartalla ilmoitettu väylän mitoitussyvyyden arvo ja vallitseva vedenkorkeus (+ ja – vedenhuomointi).





URSUIT®  
DRYSUITS

Safety & comfort for extreme conditions -  
Since 1964

Kauden kuivimmat varusteet löydät  
Helsingin Venemessuilla osastolta 2c61.

Tervetuloa!



URSUIT.COM

SICEN



Tule Raumalle  
opiskelemaan alaa,  
joka avaa väylät  
lähelle ja kauas!

## MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

Miehistön osaamisala:

Konemies | Matruusi

Päällystön osaamisala:

Vahtiperämies | Vahtikonemestari

YHTEISHAKU 18.2.-18.3.2025  
opintopolku.fi

JATKUVA HAKU  
winnova.fi/merenkulku

## MERENKULKUALAN TÄYDENNYSKOULUTUKSET

TULE PÄIVITTÄMÄÄN OSAAMISESI  
UUDELLE TASOLLE!

- Ammatilliset STCW-täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW VI/1, päällystön palokoulutukset STCW VI/3, matkustaja-alusten turvallisuus-koulutus, STCW V/2, säiliöalustoimintojen perusteet STCW, A-V/1, radiokoulutukset)
- Kotimaanliikenteen koulutukset
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

KOKO TARJONTAMME JA  
HAKEUTUMINEN  
► WINNOVA.FI

**WINNOVA**  
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY



## Helsingin Hautauspalvelu

Olemme lukenanne kaikissa hautaukseen liittyvissä asioissa  
Kotikäynnit ajanvaraus 0500 816 743 / Riitta Ovaska

Toinen linja 2, Hakaniemi  
(Areenan talo) 00530 Helsinki  
info@helsinginhautauspalvelu.fi

- Täyden palvelun hautaustoimisto
- Laaja arkku ja urnavalikoima
- Kukat tilaisuuksiin
- Perukirjoitukset
- Muistotilaisuuden tarjoilut
- Merituhkaus
- Desinfiointisiivous
- Kuolinpesien tyhjennys • Ym • Ym



**24h**  
pälyvystys

### MERITUHKAUS

Palvelemme pääkaupunkiseudulla  
Helsinki - Espoo - Vantaa  
Puh. 773 3982



[www.hautaus.net](http://www.hautaus.net) | [www.merituhkaus.fi](http://www.merituhkaus.fi)



**V O L V O  
P E N T A**

**MERCURY**

**COBHAM**

**SCAN  
ANTENNA®**

**Liikkuva huolto**

**Telakointi**

**Venekorjaukset**

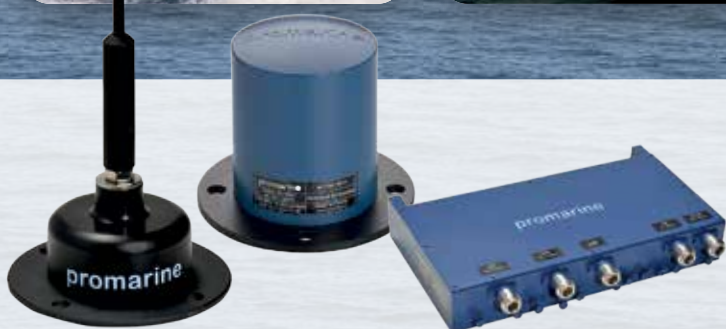
**MainServ**  
power & connectivity

Tykkitie 5 | 10210 Inkoo | tel. +358 20 7300 910  
office@mainserv.fi | huolto@mainserv.fi

[www.mainserv.fi](http://www.mainserv.fi)

# LUOTETTAVAT YHTEYDET VIRANOMAIS- JA SIVILIVIESTINTÄÄN

» [www.promarine.fi](http://www.promarine.fi) 



promarine

[info@promarine.fi](mailto:info@promarine.fi)



Finferries liikennöi ympäri Suomen 51 lautta-, lossi- ja yhteysalusreitillä.

Lataa mobiilisovelluksemme kotisivuiltamme tai sovelluskaupoista.

Finferries trafikerar i Finland på 51 färje-, vajerfärje- och förbindelsebåtsrutter.

Ladda ner vår mobilapp från vår hemsida eller från appbutikerna.



[Finferries.fi](http://Finferries.fi)

# Veneellä Suomeen – huomioi miltä alueelta saavut

Veneilykaudella matkat voivat suuntautua myös rajojemme ulkopuolelle. Tuliastuonnissa on syytä huomioida se, mistä palaa takaisin Suomeen. Joitain tavaroita ei saa tuoda lainkaan ulkomailta Suomeen. Lisäksi monissa tavaroissa on rajoituksia, miten paljon tai millä ehdoilla niitä voi tuoda. Rajoituksia on esimerkiksi seuraavissa: alkoholi, tupakka, nuuska, sähkösavukkeet, lääkkeet, elintarvikkeet ja lemmikit.

EU-alueen sisällä voi tuoda matkustajatuomisia ilman arvorajoja. Ahvenanmaalta Manner-Suomeen saa tuoda veroitta saman määrän ja saman arvon edestä tuomisia kuin EU:n ulkopuolelta,

sillä Ahvenanmaa kuuluu EU:n tullialueeseen mutta ei veroalueeseen.

Tarkista tuontirajoitukset etukäteen Tullin verkkosivuilta.

## Muistilista veneilijöille Suomeen saapumisesta

### EU-alueelta Suomeen

- Matkustajatuomisia voi tuoda ilman arvorajoja.
- Tarkista Tullin nettisivuilta esimerkiksi alkoholin, tupakkatuotteiden ja polttoainesten maahantuontiin liittyvät tarkemmat ohjeistukset.

### Ahvenanmaalta Suomeen

- Ahvenanmaan maakunnan ja Manner-Suomen välillä on tuontirajoituksia.
- Veneellä voi tuoda matkustajatuomisia henkilökohtaisissa matkatavaroissa ilman maahantuontiveroja enintään 300 euron arvosta.
- Alkoholi juomia voi tuoda ilman veroja Ahvenanmaalta vain rajoitetun määrän omaan käyttöön tai lahjaksi.

## Jos mukana on lemmikkejä

Tulli voi tarkastaa veneessä olevan lemmikin ja sen asiakirjat. Tullin venepartiolla on sirunlukulaite mukanaan, joten eläinten tunnistusmerkinnän lukeminen onnistuu myös vesillä. Eläimen mukana on oltava eläinlääkärin myöntämä lemmikkieläinpassi. Alla olevat ohjeet koskevat Suomeen toisesta EU-maasta tai Norjasta omistajan kanssa saapuvaa lemmikkiä.

### Muista lemmikille:

- tunnistusmerkintä
- EU:n tai Norjan lemmikkieläinpassi
- voimassa oleva rabiesrokotus. Katso alle 16 viikon ikäisiä pentuja koskevat poikkeukset Ruokaviraston verkkosivuilta.
- vakuutuslomake siitä, ettei pentu ole ollut tekemisissä villieläinten kanssa, jos eläin on alle 16 viikkoa vanha
- koirilla pitää olla myös käsittely ekinokokkoosia vastaan vähintään 1 vrk (24 h), mutta korkeintaan 5 vrk (120 h) ennen Suomeen tuloa (ei koske suoraan Norjasta, Maltalta tai Irlannista Suomeen matkustavia koiria)

Tarkat ohjeet eläinten tuonnista Suomeen löytyy Ruokaviraston verkkosivuilta.

## Testaa tietosi

### 1. Kuinka paljon lääkkeitä saa tuoda Virosta Suomeen?

- Lääkkeiden tuonti Virosta Suomeen on kiellettyä.
- Omaan käyttöön korkeintaan yhden vuoden käyttöä vastaavan määrän.
- Rajattomasti.

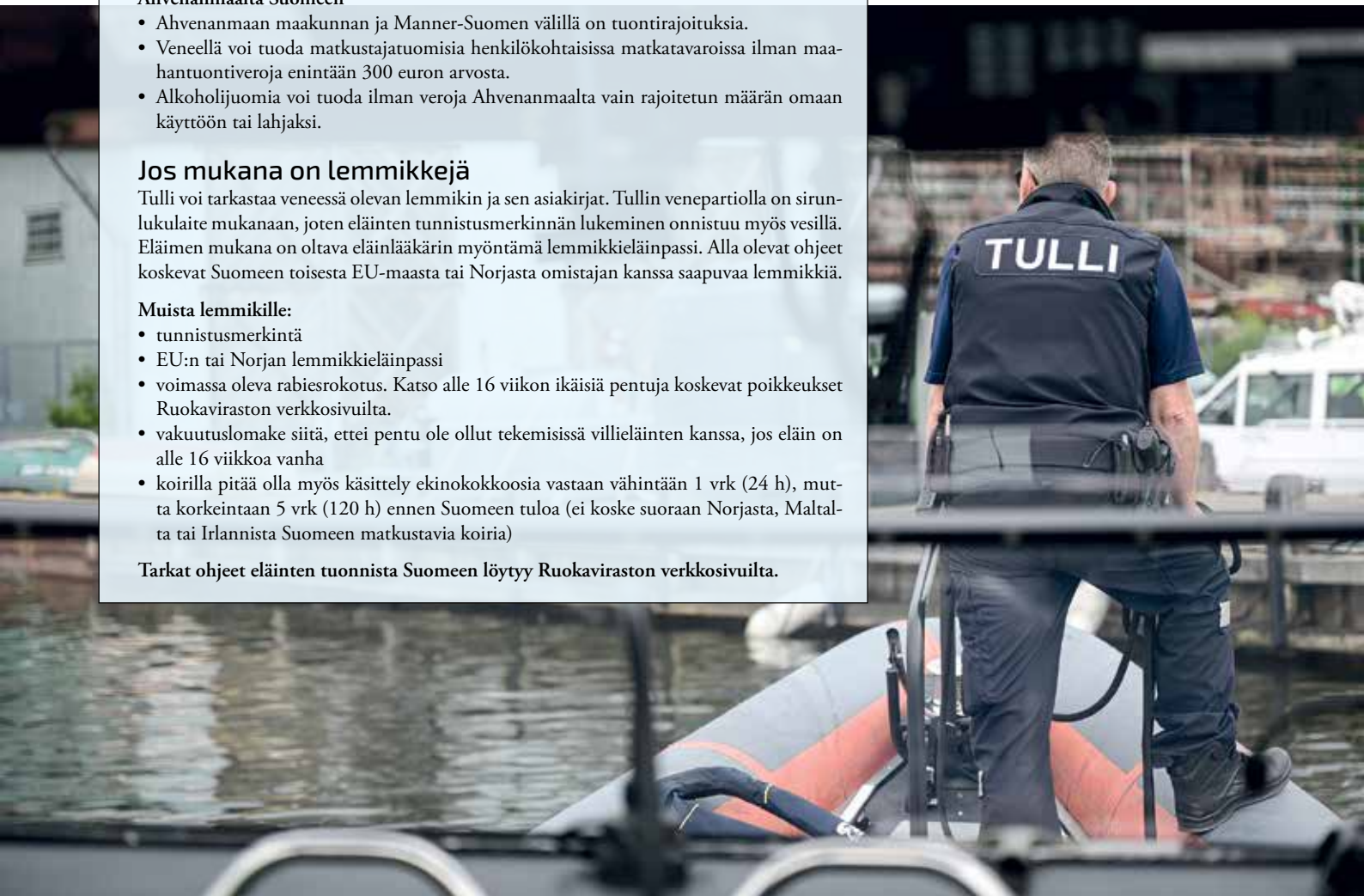
### 2. Kuinka paljon saa tuoda ilman veroja olutta veneellä Ruotsista Ahvenanmaalle?

- Omaan käyttöön 110 litraa.
- Ruotsista ei saa tuoda olutta Ahvenanmaalle.
- 16 litraa.

### 3. Palaat 6-vuotiaan laivakoirasi kanssa takaisin Suomeen Itämeren purjehdukselta. Mitkä asiat Tulli tarkastaa lemmikiltäsi?

- Ei mitään.
- Tunnistusmerkinnän, passin, todistuksen ravotautirokotuksesta ja ekinokokkilääkityksestä
- Että koira osaa antaa tassua.

Oikea tvi: 1b, 2c, 3b



# Veneilyn vaarallisin hetki

Vanhempi mies oli kesällä 2023 veneilemässä Raaseporin saaristossa. Matka vei suosittuun luonnonsatamaan, jossa hän myöhemmin illalla putosi rantaan kiinnitetystä veneestä veteen. Mies ei pystynyt liikkumaan vedessä vaan jäi kellumaan kasvot alaspäin. Saarella olleet henkilöt saivat miehen nostettua vedestä noin viidentoista minuutin päästä ja aloittivat elvytyksen heti, kun mies oli saatu rannalle. Lähistöllä ollut merivartioston partioveneen miehistö jatkoi miehen elvyttämistä, mutta valitettavasti miestä ei pystytty pelastamaan.

Veneilyn yksi vaarallisimmista hetkistä on siirtyminen laiturilta veneeseen tai toisinpäin. Itseasiassa kaikista hukkumiseen liittyvistä tilanteista rannalta tai laiturilta tahattomasti veteen joutuminen on Suomessa toiseksi yleisin hukkumissy. Yleisin on uimiseen ja vilvoitteluun liittyvä ja vasta kolmantena tulevat pienistä soutu- ja moottoriveneistä horjahtamiset.

## Mikä tekee tilanteesta vaarallisen?

Jokainen veneilijä, riippumatta veneen koosta ja sijainnista, on siirtynyt satoja ja satoja kertoja laiturilta veneeseen ja toisinpäin. Tätä hetkeä ei mielletä kovin vaaralliseksi, niin tavanomaista se

on. Pelastusliivejä näkee ilahduttavan usein veneilijöiden yllä, mutta harvalla ne ovat yllä veneeseen siirryttyä. Miksi, koska liivejä säilytetään veneiden sisällä.

Veteen joutuminen yllättää varmasti. Lisähaasteen tuo se, että vaatteet päällä uiminen on huomattavasti raskaampaa kuin uiminen uikkareissa. Saati sitten, jos oltaisiin uimassa hyvässä olosuhteissa uimahallissa. Vedestä pois pääsemistä helpottavat uimaportaat, mutta niiden alas saaminen vedestä käsin on aika vaikeaa. Ainakin, jos sitä ei ole koskaan harjoitellut. Soutuveneissä ja pienissä moottoriveneissä tikkaista ei ole. Näissä veneissä turvallisin tapa yrittää takaisin veneeseen on perän takaa. Siellä on matalin varalaita ja vene on nousemiseen kaikkein vakain. Perinteisen suippomallisen soutuveneeseen perä on kuitenkin erittäin ongelmallinen kapeutensa ja korkeutensa vuoksi. Sivusta nousemista kannattaa kuitenkin vakavasti harkita, sillä suurena riskinä on veneen kaatuminen.

## Voimat ehtyvät

Se minkä nuorena oppii niin vanhana taitaa. Vanha suomalainen sananlasku, joka ei kaikilla osin vesillä pidäkään paikkaansa. Taidot si-



Veteen horjahdettaessa takaisin pääsy matalaankin veneeseen on yksin vaikeaa.

*Ei uskoisi, että veneilyn vaarallisin hetki on jo ennen köysien irrottamista.*



nänsä ovat tallella, mutta fyysinen suorituskyky iän myötä väistämättä vähitellen heikkenee. Lapsuudessa ja nuoruudessa veneestä veteen hyppiminen ja laiturille kapuaminen sujui helposti. Iän myötä notkeus vähenee, lihasvoima heikkenee ja näin oman fyysisen kunnon suorituskyky saattaa yllättää.

Veneseurojen ponttonilaiturit ovat useimmiten noin puolen metrin korkeudella vedestä. Ilman apuvälineitä nouseminen tällaiselle vaatii hyvää fyysistä kuntoa, notkeutta ja koordinaatiokykyä. Nousemisessa kannattaa hyödyntää veden pumppausvoimaa. Pumppauksen avulla vesi ikään kuin nostaa ihmistä korkeammalle. Mutta tätä täytyy harjoitella, sillä oikea ajoitus on tärkeää, jotta pumppaaminen hyödyttäisi. Pyri aina myös saamaan jalka johonkin kiinteään, sillä jalkalihaksilla on paljon enemmän voimaa kuin käsillä.

## Piilevät sairaudet

Onnettomuustutkintakeskuksen hukkumisiin liittyvässä teematutkinnassa vuonna 2021 tehtiin hätkähdyttävä löytö. Monen hukkuneen taustalta löytyi piilevä, yleisimmin sydämeen liittyvä sairaus. Yleisesti tiedetään, että pelkästään vedessä oleminen kasvattaa elimistön kuormitusta. Normaalitylanteessa lisääntyneellä kuormituksella ei ole merkitystä, sillä elimistö pystyy sen tasapainottamaan automaattisesti. Mikäli uimiseen kuitenkin liittyy jokin ennalta-arvaamaton tilanne, kuten vaikkapa suonenveto, elimistö kuormittuu niin, ettei tasapainottaminen välttämättä sujukaan. Vielä enemmän elimistö joutuu ponnistelemaan, jos veteen päätyy täysin yllättäen. Mitä enemmän stressitekijöitä tai elimistön kuormitusta, sen helpommin ne laukaisevat sydänoireita. Jos vedessä olevan henkilön taustalla on tiedostamaton sydänsairaus, voivat selviytymismahdollisuudet vähetä merkittävästi.

## Mitä teen, jos joudun veteen?

Parhaiten autat itseäsi pysymällä rauhallisena. Räpiköinti ja panikointi ei auta, vaan päinvastoin kasvattaa elimistön stressitekijöitä ja lisää energiankulutustasi.



*Pienet veneet ovat kiikkeriä ja niihin siirryttäessä horjahtaa helposti veteen. Jos rantaa ei ole lähellä, paras keino on yrittää takaisin veneen perästä. Sivusta yritettäessä vene voi kaatua.*

Huuda apua. Tämä auttaa muita ymmärtämään sinun olevan hädässä ja he pystyvät autamaan sinua. Toisten avulla vedestä on aina helpompaa päästä pois kuin pelkästään omin voimin.

Tee suunnitelma. Korkeaan veneeseen tai laiturille ei vain pääse. Katso siis lähelle, olisiko siellä matalampaa paikkaa tai tikkaita. Jos on, pyri niihin rauhallisesti uimalla. Koeta pitää katseesi nousupaikassa, jolloin suunta pysyy oikeana.

Veneilyn vaarallisin hetki ei ole karilleajo, myrsky, pimeys tai tulipalo. Se on se, kun siirryt laiturilta veneeseen tai takaisin laiturille. Puetut pelastusliivit parantavat selviytymismahdollisuuksia, samoin tilanteiden harjoittelu. Osaat auttaa itsesi, perheenjäsenesi tai kerhokaverisi takaisin veneeseen, kun olet sitä harjoitellut.

Voisiko tällaiset harjoitukset yhdistää ensi kesänä mukavaan pulahdukseen aurinkoisena kesäpäivänä?



*Veteen äkisti joutuminen kasvattaa elimistön stressiä. Tämä yhdistettynä piileviin sydänsairauksiin on yllättävän yleinen syy hukkumisistapauksissa.*

- Äkillisesti veteen putoaminen on toiseksi yleisin hukkumisyy.
- Pue pelastusliivit jo ennen laiturille siirtymistä.
- Älä luota omiin voimiisi, vaan harjoittele vedessä olemista!
- Pysy rauhallisena ja huuda apua!
- Päihtyneenä riskit kasvavat entisestään.

*Nuorena opitut veneilytaidot osaa myös vanhempana. Sen sijaan ikääntymisen aiheuttama fyysisen kunnon heikentyminen voi hätätilanteessa tulla yllätyksenä.*



# MERITURVA



## PYSY PINNALLA!

Suosittu veneilijän pelastautumiskurssit järjestetään Lohjalla. Tutustu ajankohtaiseen kurssitarjontaan nettisivuillamme!

Avoimilla kursseilla on paikkoja rajoitetusti, joten varaa omasi heti! Järjestämme kurseja myös tilauksesta ryhmille.

Ota yhteyttä ja kysy lisää!

**Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus**  
puh. 019 - 2876 600 • [www.meriturva.fi](http://www.meriturva.fi)

**Luotettava ja monipuolinen Crewsaver pelastusliivisarja vaativaan käyttöön.**

## Crewsaver®

- \* 150N-275N
- \* Solas/Med hyväksytyt erikoispelastusliivit
- \* Uutuus 190N ja 290N pelastusliivit



**Ammattikäyttöön Gleistein köydet**

**Gleistein Ropes**  
since 1824

### JOLLASTA-TANKKERIIN

- \* Dyneema, Polyester, Polyamid, Polypropylene
- \* punottuna, kierrettynä
- \* halkaisija 3-168 mm

Marnela Oy, Isonsarvontie 8,  
00840 Helsinki, puh. 09 6841 7600  
[www.marnela.com](http://www.marnela.com)

**MARNELA**  
"se tuttu köysitalo"



**Korkean suorituskyvyn alumiiniveneet ammattilaisille**

[www.kewatec.com](http://www.kewatec.com)



## MERIAURA



[meriaura.fi](http://meriaura.fi)

**Shipping with care**



SUOMEN PURJEHDUS JA VENERILY  
SEGUNG OCH BÅTSPORT I FINLAND

[www.spv.fi/liityveneseuraan](http://www.spv.fi/liityveneseuraan)



[www.meripaivat.com](http://www.meripaivat.com)

JÄTÄ PYSYVÄ MUISTIJÄLKI  
BRÄNDISTÄSI

**HIILINEUTRAALISTI**

Laadukas esite tai vastuullisuusraportti jää vastaanottajan mieleen, kun se on painettu ympäristö-  
vastuullisesti. Siksi saat meiltä lähes kaikki  
mainospainotuotteet ja viestinnän materiaalit  
**100-prosenttisesti hiilineutraaleina**  
niin halutessasi.



Valitse vastuullisesti –  
paina hiilineutraalisti.

100-prosenttisesti hiilineutraalit painotuotteet syntyvät vähentäessämme ympäristön kuormitusta tuotannon jokaisessa vaiheessa. Jäljelle jäävät vähäiset päästöt kompensoimme sertifioidun metsänsuojeluhankkeen kautta.

**punamusta**

Yritysnäkyvyytesi vastuullinen kumppani  
[www.punamusta.com](http://www.punamusta.com)

# Ruumiskoirat vesillä

Suomessa työskentelee noin 200 poliisikoiran-ohjaajaa. Pieni osa näiden poliisikoirista on koulutettu ruumiskoiriksi. Ruumiskoiria poliisi käyttää kadonneiden ihmisten etsintään, sekä apuna vakavien väkivaltarikosten tutkimisessa. Suomessa hukkuu vuositasolla keskimäärin 100-150 ihmistä, joten osaa kadonneista ihmisistä etsitään vesistöistä. Asukaslukuun suhteutettuna hukkuminen on Suomessa selvästi yleisempi kuolinsyy kuin muissa pohjoismaissa. Esimerkiksi Ruotsin tai Norjan asukaslukuun suhteutettuna Suomessa hukkuu vuosittain noin kaksinkertainen määrä ihmisiä. Tilastollisesti tarkastellessa kesällä ihmisiä hukkuu vesiliikenteessä tai uudessa, kun taas talvella hukkuu heikkoihin jäihin pudonneita.

Vaikka veden alla käytettävät erilaiset tekniset etsintävälineet ovat kehittyneet paljonkin vuosien saatossa, on koiran nenä edelleen merkittävässä roolissa etsittäessä vainajaa veden alta. Etsintäalueiden ollessa monesti vesillä suuria, on esimerkiksi viistokaikuluotaimella tai sukellusrobotilla alueiden kattava tarkastaminen hidasta ja työlästä. Hukkuessa ihmisen keuhkot yleensä täyttyvät vedellä ja ihminen painuu pohjaan. Pohjassa kuoleman jälkeiset solumuutokset muodostavat vainajassa kaasuja, jotka nostavat vainajan pintaan. Olosuhteet vedessä, kuten lämpötila, vaikuttavat siihen miten nopeasti kuoleman jälkeiset muutokset vainajassa etenevät. Kesän hellekeleillä hukkunut voi nousta pintaan jo muutamassa päivässä, kun taas

syksyllä ja talvella hukkuneet nousevat pintaan vasta seuraavana keväänä vesien lämmettyä. Jos pintaan nousutta vainajaa ei nopeasti löydetä, se painuu takaisin pohjaan, eikä sieltä yleensä enää nouse. Tästä syystä moni hukkunut jääkin kateisiin. Poliisin ruumiskoirat ovat koulutettu reagoimaan vainajasta pintaan nousevaan hajuun, ja koira käyttämällä voidaan pienentää etsintäaluetta merkittävästi. Tällöin teknisillä apuvälineillä tapahtuva vedenalainen etsintä voidaan kohdentaa pienemmälle alueelle joka koira kiinnostaa.

Poliisin käytössä olleet vanhat FASTER 370-malliset ruumiskoiraveneet hankittiin 90-luvun puolivälissä, ja nyt 30 vuoden iässä veneet ovat elinkaarensa lopussa. Uuden ruumiskoiraveneen



*Aina ei ranta ole sula, silloin pitää soveltaa*

veneen hankinta on ollut siis ajankohtaista. Poliisihallitus käynnisti ruumiskoiraveneestä kilpailutuksen 2023 alkuvuodesta. Kilpailutuksen tuloksena oli tarkoitus hankkia 7-10 kappaletta ruumiskoiratoimintaan soveltuvaa venettä. Tähän asti käytössä ollut Faster oli poliisille erikseen tehty alumiinirunkoinen vene, jossa veneen reunaa kiersi muoviponttoon. Veneissä oli 15-20 hv perämoottorit, jotka riittivät rauhalliseen etsintävauhtiin, mutta reippaampaa siirtoa ei näillä veneillä ajettu. Vene soveltui käyttötarkoitukseen hyvin rauhallisella kelillä, mutta pienen kokonsa ja matalan reunan johdosta kelin vähänkin koventuessa muuttui vene koiralle epämiellyttäväksi työskentelyalustaksi. Etsintätehtävillä veneessä työskentelee koira, koiranohjaaja sekä mahdollisesti kuljettaja. Uuden veneen kilpailutuksessa valittavalle veneelle asetettiin kriteereiksi muun muassa, että veneen reunan on oltava riittävän matala, jotta koira pääsee helposti haistelemaan veden pintaa keulassa sekä veneen sivuilla. Veneen tuli olla vakaa, jotta se ei kallistu voimakkaasti, vaikka kaikki veneessä olijat olisivat toisella laidalla. Veneen tuli olla rakenteeltaan ja materiaaleiltaan kestävä, jotta sillä voidaan työskennellä tarvittaessa ympäri vuoden vaihtelevissa olosuhteissa, matalissa vesissä, kivikoissa sekä jään seassa. Usein ei etsintäalueella ole lähistöllä kunnollista veneenlaskurampia, joten vene pitäisi myös kokonsa puolesta pystyä laskemaan veteen luonnon rannoista.

Kilpailutukseen osallistui kolme venevalmistajaa, joista uuden veneen toimittajaksi valittiin Paraisilla toimiva Arctic Airboats Oy. Kyseinen polyeteenirunkoinen vene on mallimerkinnältään Arctic 4.5. Vene on varustettu Mercuryn 40 hv perämoottorilla, joka kuormattuna kuljettaa venettä noin 25 solmun nopeudella. Veneiden toimitukset poliisilaitoksille alkoivat alkukesästä 2024, ja ensitunnelmat veneestä ovat hyvät.

*Otso Fasterissa*



*Vanha Faster 370*



*Uusi Arctic 4,5*



*Arctic avettava keularamppi*



# Tarkkaa ja häiriönsietävää navigointia



GNSS-häirintä on yleistynyt Itämerellä ja Suomenlahdella paljon viime aikoina. Tämä aiheuttaa häiriöitä alusten navigointi- ja AIS-järjestelmissä, mikä johtaa navigointivirheisiin ja lisää onnettomuusriskiä. Se vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen ja häiritsee alusten toimintaa huonoissa näkyvyysolosuhteissa, kuten pimeällä, sateessa, sumussa ja lumimyrskyissä, jolloin perinteiset merenkulun turvalaitteet ja muut alukset voivat olla vaikeasti havaittavissa.

Suomen merialueilla on alueita, joilla navigointi on haastavaa ja jotka ovat erityisen alttiita näille uhille. Riski keskeytyksille ja häiriöille huonon näkyvyyden aikana on kohonnut erityisesti Etelä-Suomen suurista satamista operoivan meriliikenteen osalta. Uudet teknologiat, kuten monitaajuus- ja monijärjestelmäinen signaalinkäsittely, inertiaaliset mittausyksiköt (Inertial Measurement Units, IMU) ja muut GNSS-järjestelmien kestävyyttä ja luotettavuutta ovat ratkaisevan tärkeitä.

## Parannettu häirinnänsietokyky

Perinteiset GPS-vastaanottimet käyttävät yhtä taajuusalueita (L1), mikä tekee niistä helppoja kohteita häirinnälle. Monitaajuusvastaanottimet käyttävät useita taajuusalueita (kuten L1, L2 ja GPS:n osalta L5), mikä vaikeuttaa ulkoisten toimijoiden tekemää häirintää. Jos tietyn taajuuden signaali estetään, voi vastaanotin vaihtaa toiseen taajuuteen ja varmistaa jatkuvan toiminnan. Parempi signaalin eheys saavutetaan vertaamalla eri taajuuksia, jolloin järjestelmä voi havaita epä johdonmukaisuuksia ja tunnistaa mahdollisesti estetyt signaalit.

GPS:n lisäksi muut GNSS-järjestelmät, kuten GLONASS (Venäjä), Galileo (Eurooppa) ja BeiDou (Kiina), tarjoavat täydentäviä signaaleja. Käyttämällä vastaanotinta, joka integroi näiden järjestelmien signaalit, saadaan useita etuja. Useammat satelliittisignaalit tarkoittavat parempaa tarkkuutta ja luotettavaa paikannusta, vaikka yksi järjestelmä vaarantuisi. Tehokkaampi datan hallinta useilla järjestelmillä voi parantaa paikannustarkkuutta.

## Parempi resilienssi ja häirintävirheiden tunnistuskyky

Monitaajuus- ja monijärjestelmä vastaanottimia yhdistämällä saadaan synergioita, joita voidaan hyödyntää optimaalisesti ja taata järjestelmän resilienssi. Teknologiat varmistavat, että järjestelmä jatkaa toimintaansa häirinnästä ja signaalintöyryyksistä huolimatta.

Kehittyneet signaalintunnistus ja edistyneet tekniikat mahdollistavat häirintäsignaalien tunnistamisen ja parhaassa tapauksessa myös niiden estämisen. Tärkeitä signaalin ominaisuuksia, kuten taajuutta, voimakkuutta ja modulaatiota, tarkistetaan poikkeavuuksien havaitsemiseksi. Algoritmit etsivät vaihe-eroja, ajoitusongelmia tai ristiriitaisuuksia, jotka



viittaavat häirintäyritykseen. Samalla useista lähteistä peräisin olevia signaaleja verrataan keskenään epäjohdonmukaisuuksien havaitsemiseksi. Tämä kaikki tarjoaa lisäsuojauksen järjestelmälle.

## Digitaaliset suodattimet SDR GNSS -vastaanottimissa

Ohjelmistoradiotekniikkaan (Software-defined radio, SDR) perustuvat GNSS-vastaanottimet käyttävät digitaalisia suodattimia parantaakseen signaalinkäsittelyä häiriöalttiissa ympäristöissä. Suodattimet eristävät oikeat GNSS-signaalit ja vaimentavat kohinaa ja häiriöitä. Samalla ne puhdistavat signaaleja, parantavat tarkkuutta ja vähentävät monitiehäiriöiden aiheuttamia virheitä.

## Erittäin tarkat anturit alusten liikkeille

Yhdistämällä aluksella oleva reaaliaikainen kinematiikkajärjestelmä (Real-Time Kinematic, RTK), joka tarjoaa senttimetrin tarkkuuden, ja inertiaaliset mittausyksiköt (Inertial Measurement Unit, IMU), parannetaan tarkkuutta ja kestävyyttä monimutkaisissa tai merenkulku-ympäristöissä, jotka ovat alttiita signaalimestolle. Sijainti lasketaan ja ylläpidetään aluksen liikkeistä saatujen tietojen avulla.

Navigointipohja käyttää RTK-paikannusta ja tarjoaa liikkuvalla yksiköllä reaaliaikaisia korjauksia, mikä mahdollistaa erittäin tarkan suunnan ja nopeuden. Kiinteä suhteellinen sijainti pohjan ja liikkuvan yksikön välillä auttaa

myös havaitsemaan väärennetyt sijaintisignaalit. Samalla IMU:t seuraavat liikettä, suuntaa ja nopeutta. Jos GNSS-signaalit häiriintyvät, IMU voi jatkaa sijainnin arviointia ja siten varmistaa keskeytymättömän navigoinnin.

## Suojaus signaalimestoa vastaan CRPA-antennien avulla

Ohjatut vastaanottokuvioantennit (Controlled Reception Pattern Antenna, CRPA) parantavat GNSS-järjestelmän kestävyttä keskittymällä oikeisiin satelliittisignaaleihin ja torjumalla häiritsijöiden aiheuttamat häiriöt. CRPA-antennit priorisoivat tietyistä suunnista tulevat satelliittisignaalit ja vähentävät signaalimeston vaikutusta. Lisäksi nämä antennit voivat säätää vastaanottokuvioitaan dynaamisesti minimoidakseen häiriöt ja optimoidakseen signaali-kohinasuhteen paremman signaalinlaadun saavuttamiseksi.

## Suomen Merenkulkutoiminta

GNSS on olennainen osa merenkulun infrastruktuuria. Siksi erityisesti Suomelle on tärkeää varmistaa sen kestävyys huijaus- ja signaalimestoa vastaan. Suomi on erittäin riippuvainen turvallisesta ja toimivasta meriliikenteestä kansantalouden ja huoltovarmuuden takaamiseksi.

Yhdistämällä monitaajuus- ja monijärjestelmä-vastaanottimet, signaalintunnistus, CRPA-antennit, digitaaliset suodattimet ja edistyneet tekniikat, kuten RTK ja IMU, GNSS-järjestelmistä tulee huomattavasti kestävämpiä. Nämä teknologiat eivät ainoastaan suojaa uhkia vastaan, vaan myös parantavat tarkkuutta ja luotettavuutta, jolloin ne tekevät merenkulusta turvallisempaa ja kestävämpää.

Vuonna 2024 julkaistiin uusi sukupolvi SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) -hyväksytyjä GNSS-vastaanottimia, jotka perustuvat näihin teknologioihin. Esimerkkejä ovat Saab TransponderTechin R6 NAV -anturi ja R6 NEO NAV -anturi. Saabin R6 NAV NEO on monipuolinen ratkaisu avomerille, satamiin ja muille vilkkaille vesialueille, ja se on suunniteltu vastaamaan kasvavaan tarkkuusnavigointiantureiden kysyntään. Saab TransponderTech on myös mukana kehittämässä seuraavan sukupolven AIS- ja VDES-tunnistusjärjestelmiä (Automatic Identification System, AIS ja VHF Data Exchange System, VDES). Näiden järjestelmien kokeet rannikkoasemilla ja aluksilla ovat käynnissä yhdessä satelliitti-VDES:n kanssa. Kokeet toteutetaan tiiviissä yhteistyössä merenkulkuviranomaisten kanssa ympäri maailmaa.

saab.fi



Uusi R6 NAV PRO -kompassi tarjoaa erittäin tarkan paikannuksen ja suuntauksen sekä suojan signaalimestoa ja häirintää vastaan.

**Vesillä jo vuodesta 1953.**

facebook.com/mp-venekuomu  
Vesontie 1, Rusko  
puh. (02) 434 8500

[www.mp-venekuomu.fi](http://www.mp-venekuomu.fi)

**TUTUSTU SUOSITTUIHIN  
STOPGULL-TUOTTEISIIN**

StopGull-lokinkarkotin  
pitää veneesi siistinä

**MP-VENEKUOMU**



**Kun tila on  
ongelma,  
ratkaisusi on  
Icom IC-M510BB**

**ICOM**



Kuvassa 2 lisäkaukokäyttöpaikkaa

**NORTHCOM**  
WHEN COMMUNICATION MATTERS  
[www.northcom.fi](http://www.northcom.fi)

**elenger**



**HARJU ELEKTER®**

**Electrifying Tomorrow**

**LUOTETTAVIN PARTNERISI  
HAASTAVIIN  
SÄHKÖ- JA AUTOMAATIO-  
ASENNUKSIIN**

# Miten ilmaista hätätilanne?

Hätätilanteen ilmaiseminen ja havaitseminen on tärkeää, sillä muuten ulkopuolista apua ei tule. Vaikka matkapuhelin onkin hyvä avun hälyttämiseen, täydellinen se ei ole. Jos olisi, niin muita ei tarvittaisi.

Rajavartiolaitoksen Turun meripelastuskeskuksesta ja Helsingin meripelastuslohkokeskukselta johdetaan vuosittain noin 2000 meripelastustehtävää. Ylivoimaisesti eniten hätäilmoituksia tehdään matkapuhelimella. Suomessa se on toimiva väline, sillä verkkojen kattavuus jopa merialueilla on kohtalaisen hyvä. Matkapuhelimella soitettu hätäilmoitus paikannetaan keskuksissa automaattisesti, jolloin hädässä olevan sijainti saadaan nopeasti selville. Hätäkeskuslaitoksen 112 Suomi-sovelluksella voi ja kannattaa soittaa myös meripelastuksen hälytysnumeroon **0294 1000**, sillä sovelluksella soitettaessa paikannustarkkuus parantuu.

Matkapuhelin ei kuitenkaan ole täydellinen, sillä edelleenkin sillä ei saada yhteyttä kaikissa tilanteissa. Vuosittain merivartiostolle tulee tilanteita, joissa hädässä olevan puhelin on kastunut, se on paineen alla kriittisellä hetkellä pudonnut ja hajonnut, sen akku on loppunut tai kenttää ei vain juuri sillä hetkellä ole ollut. Matkapuhelimen heikkoutena on myös, ettei sillä voi kertoa hädästä muille lähellä oleville.

## Raketit toimivat mutta näkyvätkö?

Pyrotekniset hätämerkit eli punaiset laskuvarjoraketit, käsisoihdut ja oranssit merkkisavut on valmistettu siten, että ne toimivat huonoisakin olosuhteissa. Kosteus tai pakkanen eivät estä niiden käyttämistä. Pyrotekniset hätämerkit näkyvät kuitenkin vain hetken. Mikäli ku-



Matkapuhelimella tehdään valtaosa meripelastuksen hätäilmoituksista. Kaikissa tilanteissa puhelin ei kuitenkaan toimi, eivätkä muut veneilijät saa tietoa hätätilanteesta.



Meri-VHF:llä tehdyn hätäilmoituksen kuulevat myös muut vesillä liikkujat ja järjestelmä toimii ympäri maailmaa.

kaan ei juuri sillä hetkellä havaitse merkkiä, jää hätä huomaamatta, eikä pelastajia tule paikalle. Pyroteknisillä hätämerkeillä ei myöskään pysty ilmaisemaan hädän laatua, kuinka vakavasta tilanteesta on kyse tai kuinka monta ihmistä on hädässä. Tästä syystä, meripelastuskeskuksessa ja -lohkokeskuksessa pyroteknisiin hätämerkeihin suhtaudutaan aina kuin kyseessä olisi akuutti hengenvaara.

## Meri-VHF

Kauppamerenkulussa pakollisena varusteena on meri-VHF-puhelin. Järjestelmä on ollut käytössä vuosikymmeniä ja se on vakiinnuttanut paikkansa merenkulkijoiden keskeisenä viestivälineenä. Myös MAYDAY-sana liittyy vahvasti meri-VHF:ään, pelkkä sanan kuuleminen kertoo hädästä. Digitaalisen selektiivikutsun myötä hätäviesti voidaan lähettää myös ilman puhetta.

Meri-VHF:n hyvänä puolena on sen kansainvälisyys, sillä se toimii kaikilla maailman rannikkoalueilla. Sillä saa myös yhteyden lähillä oleviin muihin merenkulkijoihin, joten avun nopeus saattaa yllättää. Hätäliikenne johdetaan aina meripelastuskeskuksista, joilla



Hätäsoidhulla opastetaan pelastajat hädässä olevien luokse.

on käytössään useista tukiasemista koostuva radioverkko. Meri-VHF:n ongelmana on kuitenkin se, ettei laite löydy läheskään kaikilta veneilijöiltä. Myös sisävesillä meri-VHF:n käytettävyys on merialuetta huonompi.

## Satelliittipohjaiset välineet

Kirjanyhdistelmät EPIRB ja PLB kätkevät taakseen satelliittipohjaiset järjestelmät. EPIRB on tarkoitettu aluksille, kun taas PLB on henkilökohtainen laite. EPIRB toimii tarvittaessa täysin automaattisesti, eli se aktivoituu aluksen upotessa. EPIRB:in voi laukaista myös manuaalisesti. PLB puolestaan laukaistaan käyttäjänsä toimesta aina manuaalisesti.

Aktivoiduttuaan EPIRB ja PLB lähettävät hätäviestiä satelliittien kautta maa-asemille, josta ne välitetään paikalliseen meripelastuskeskukseen. Järjestelmien hyvä puoli on, että ne toimivat kaikkialla maailmassa. Nykyisin laitteissa on myös paikannusjärjestelmä, jolloin niiden lähettämä paikkatieto on hyvinkin tarkka. Laitteiden heikkous on sama kuin pyroteknisillä hätämerkeillä, hädän laadusta laitteilla ei voi kertoa mitään.

## Mikä tahansa väline

Hätätilanteessa huomion herättäminen keinolla millä hyvänsä on tärkeää. Siksi myös vanha perinteinen SOS, eli kolme lyhyttä, kolme pitkää

SUOMEN JOHTAVA  
LAUTTALIIKENNESATAMA  
SKANDINAVIAN LIIKENTEESSÄ



NAANTALIN  
**SATAMA**  
PORT OF NAANTAL

Satamatie 13, 21100 Naantali • +358 50 464 9915  
[www.portofnaantali.fi](http://www.portofnaantali.fi)



Potkurit ja akselistotarvikkeet  
ammattikäyttöön



Valmistus ja myynti [mepra-koneistus.fi](http://mepra-koneistus.fi)

**Mepratuote Oy**

Kaviokuja 8 FIN - 20380 TURKU  
Puh. 02 - 275 0111 e-mail: [info@mepratuote.fi](mailto:info@mepratuote.fi)



**MERIKOTKA**

est. 2005

**CATA**

**Rauma Cata Oy**

<https://www.raumacata.fi>  
Hakunintie 21, 26100 RAUMA  
[raumacata@raumacata.fi](mailto:raumacata@raumacata.fi)

**PORT OF RAAHE**

RAAHEN SATAMA



**SUOMEN NAVIGAATIOLIITTO –  
FINLANDS NAVIGATIONSFÖRBUND r.f.**

puh./tel. 050 550 8827

[www.suomennavigaatioliitto.com](http://www.suomennavigaatioliitto.com) [astrofus@suomennavigaatioliitto.com](mailto:astrofus@suomennavigaatioliitto.com)

Navigointikoulutus turvaa huviveneilijän turvallisuutta vesillä.

Navigationsskolning ökar fritidsbåtförarens säkerhet till sjöss.



Hätäraketti toimii kaikissa olosuhteissa, mutta se näkyy vain hetken, eikä sen avulla pysty kertomaan hädästä mitään. Raketin laukaiseminen hätätilanteen stressissä on myös haastavaa.



EPIRB on varmatoiminen laite, joka toimii tarvittaessa automaattisesti aluksen upotessa. Satelliitteihin pohjautuva järjestelmä toimii myös valtamerillä, mutta sillä ei voi kertoa millaista apua tarvitaan.



Hätätilanteiden harjoittelu on oleellinen osa turvallista veneilyä.



Hätätilanne ei välttämättä näy muille ja toisaalta ihmisen havaitseminen vedestä on myös erittäin vaikeaa. Siksi hätätilanteessa kaikki keinot avun tarvitsemiseen ovat sallittuja.

ja jälleen kolme lyhyttä on edelleen varsin toimiva hätämerkki. Se on yksinkertainen, hyvin tunnettu ja sen voi antaa niin äänellä kuin valolla. Erityisesti pimeässä SOS-merkki tehokkaalla taskulampulla annettuna herättää huomattavasti paremmin huomiota kuin pelkkä kiinteä valo. SOS soveltuu erityisesti muiden lähistöllä olevien huomion herättämiseen.

Toinen vanha, mutta edelleen paikkansa pitävä hätämerkki on käsien heiluttaminen sivul-

ta ylös ja takaisin sivulle. Se toimii erityisesti silloin, kun mitään muuta ei ole käytettävissä. SOS-merkin tavoin käsien heiluttamisella herätetään muiden huomio.

### Kaikki auttavat

Vesillä liikuttaessa kaikki auttavat tarvittaessa toisiaan. Tämä merenkulun perinne on nykyisin kirjattu myös lakeihin. Merimerkkien lisäksi vesil-

lä tulee aina tähyttää mahdollisia hätämerkkejä, sillä seuraava avuntarvitsija voit olla sinä itse.

Rajavartiolaitos on muutama vuosi sitten julkaissut APUA-Veneilijän turvaoppaan. Oppaassa vertaillaan tarkemmin eri hätämerkkejä ja annetaan vinkkejä hätätilanteissa toimimiseen. Sen voi ladata Rajavartiolaituksen verkkosivuilta:

[www.raja.fi/apua-veneilijan-turvallisuusopas](http://www.raja.fi/apua-veneilijan-turvallisuusopas)

# Omistajan vastuu hylyistä

Nelihenkinen seurue rantautui elokuussa 2023 purjeveneellä ulkomerellä olleeseen saareen. Yön aikana tuuli kääntyi nousten samalla voimakkaasti. Olosuhteiden muutoksen johdosta purjevene ajautui saaren rantaan, eikä seurueella ollut muuta mahdollisuutta kuin pelastautua hypäämällä turvaan saareen. Merivartiosto ja poliisi pelastivat seurueen saaresta, mutta veneelle ei voitu tehdä mitään. Vene jäi luonnon armoille. Tuulen laannuttua, näky oli lohuduton.

Aallot olivat heittäneet purjeveeneen saaren pari metriä vedenpinnasta ja se lepäsi kyljellään saaren rantakivikossa. Lisäksi veneen oikean kyljen oli lävistänyt parimetrinen kivi.

Selvää oli, ettei purjeveneellä voinut enää purjehtia. Ihmisten kannalta tilanne päättyi hyvin, mutta omistajan vastuu ei loppunut tähän.

## Laki määrittelee meripelastuksen

Meripelastuslaki määrittelee meripelastuksen siten, että se on ihmisten pelastamista mereltä hädästä tai vaaratilanteesta. Omaisuuden pelastaminen ei sen sijaan ole meripelastuslain mukaista Rajavartiolaitoksen johtamaa meripelastusta, vaan veneestä huolehtiminen kuuluu sen omistajalle taikka haltijalle. Usein hädässä olevien vene pyritään meripelastustehtävän yhteydessä tuomaan suojasatamaan. Näin vältetään ihmisten siirtäminen merellä aluksista toiseen, mutta samalla ennaltaehkäistään ympäristövahinkojen syntymistä.



*Ihmiset pelastetaan meripelastuksessa aina. Omaisuuden pelastaminen ei kuitenkaan ole osa Rajavartiolaitoksen johtamaa meripelastustointia.*

Mikäli olosuhteet ovat huonot, viranomaiset taikka vapaaehtoiset meripelastajat eivät kuitenkaan riskeeraa omaa työturvallisuutta tai omaa kalustoaan omaisuuden pelastamiseen. Tällöin

keskitytään meripelastuslain mukaiseen ihmisten pelastamiseen.

Aina ei tarvitse olla vaaratilanne, etteivät viranomaiset huolehdi veneestä. Kun tukevasti saaren rannassa tai laiturissa kiinni olevan veneen moottori ei vain käynnisty tai tuulen loppumisen johdosta purjehtijoiden aikataulu pettä. Näissä tapauksissa ihmisillä ei sinänsä ole minkäänlaista hätää, joten kyseessä ei ole meripelastuslain mukaista meripelastamista. Tällaiset tapaukset ohjataan usein vapaaehtoisille meripelastajille Trossi-jäsenpalveluun tai veneilijät ratkaisevat asian esimerkiksi kanssaveneilijöiden avustuksella. Mikäli veneilijä ei apua saa järjestymään, viranomaiset käyvät kyllä hakemassa ihmiset mantereelle. Tällöin vene jää kuitenkin saareen.

## Omistajan vastuu

Kun vene sitten on jäänyt saareen, on omistajan aika toimia. Suojaisessa paikassa ei ole kiirettä, mutta luonnon armoilla aallokko ja tuuli saavat nopeasti aikaan vaurioita. Toisaalta veneen pelastaminen vaatii poikkeuksetta hyviä olosuhteita, joten aina veneen tuhoutumista korjauskelvottomaksi ei voida välttää.

Nairobissa vuonna 2007 järjestetyssä diplomaattikokouksessa tehtiin ympäristön kannalta historiaa. Aiemmin mereen uponneet tai tuhoutuneet alukset jätettiin surutta onnettomuuspaikalle. Tuossa kokouksessa päätettiin, ettei näin haluta enää jatkaa ja saatiin aikaan ns. Nairobin

*Myrskyssä keskitytään ihmisten pelastamiseen.*





*Mikäli hyllyn poistamisessa joudutaan käyttämään öljyntorjuntakalustoa, myös niistä aiheutuneista kustannuksista vastaa veneen omistaja.*

yleissopimus. Suomi on ratifoinut kyseisen sopimuksen ja ottanut sen vaatimukset huomioon merilaissa. Käytännössä Nairobin sopimuksen johdosta, vaikka vene tuhoutuisi, vastuu hylystä ja sen poistamisesta on edelleen sen omistajalla sekä haltijalla. Vastuu jatkuu myös pinnan alle, eli vaikka vene on uponnut, sitä ei saa jättää pohjaan. Sopimus kattaa myös veneessä olevan materiaalin sekä poltto- ja muut haitalliset aineet.

Käytännössä vastuu tarkoittaa konkreettisesti, että hylky, sen osat ja hyllyssä olevat aineet, on tavalla tai toisella haettava mantereelle asianmukaiseen käsittelyyn. Poistamisen aikana on huolehdittava myös lisävahinkojen estämisestä, ettei esimerkiksi poltto- ja voiteluaineet pääse leviämään ympäristöön. Harva veneilijä pystyy tätä itse tekemään, vaan tehtävän suorittaa kaupallinen yritys omistajan taikka haltijan laskuun.

## Tarkasta vakuutuksesi

Pelastuskustannukset ja ympäristönsuojelukustannukset kohoavat veneen koosta riippuen helposti tuhansiin tai kymmeneen tuhansiin euroihin. Mikäli vene on muuttunut hyllyksi, ei sillä ole jälleenmyyntiarvoakaan, vaan sitä käsitellään jätteenä ja vaarallisena jätteenä. Näistä aiheutuu omistajalle vielä merkittävät lisäkustannukset. Ikävimmässä tapauksessa luodolle tuhoutunut vene on ostettu osamaksulla tai lainalla. Näin ollen pelastus- ja jättekustannusten lisäksi omistaja maksaa vielä nämäkin kustan-

nukset, vaikkei venettä enää olekaan.

Jotta kustannukset eivät jäisi pelkästään omistajan tai haltijan kontolle, Rajavartiolaitos suosittelee veneen vakuuttamista. Vene vaatii nimenomaan oman vakuutuksen, koti- tai vapaa-ajan vakuutukset eivät pääsääntöisesti

veneisiin ulotu. Kaikki venevakuutukset eivät välttämättä sisällä hyllyn poistamis- ja onnettomuuspaikan raivauskustannuksia, joten vakuutuksen ehdot kannattaa tarkastaa omasta vakuutusyhtiöstä.



*Karilleajossa, omistaja vastaa veneen poistamisesta aiheutuvista kustannuksista.*



**FREEPORT OF FINLAND**



**RAUMAN SATAMA  
PORT OF RAUMA**



Hakunintie 19, 26100 Rauma  
Puh. +358 2 837 11  
office@portofrauma.com  
www.portofrauma.com



# Jack Marine Oy

- merikuljetuksia  
- uponneiden veneiden nostoa



**PORT OF  
KASKINEN**

Quick access to the high seas



**Erillisverkot**

**Turvallisuus  
tehdään  
yhdessä.**

**VENEILE  
HISTORIALLISEEN  
HAMINAAN!**



●●●● **HAMINA.FI**

# Korjaamalla ja kierrättämällä lähes uudenveroisia pelastusveneitä

Meripelastusseura uudistaa aluskalustoaan päivityskorjaamalla vanhoja sekä hankkimalla hyväkuntoisia käytettyjä pelastusveneitä ja varustelemalla ne uudelleen. Näin saadaan pidennettyä veneiden elinkaarta 15-20 vuodella.

Suomen Meripelastusseuran vuoteen 2028 ulottuvassa hankintasuunnitelmassa ei ole yhtään Meripelastusseuralle alusta alkaen rakennettavaa uutta pelastusvenettä.

- Olemassa olevien veneiden päivityskorjaaminen sekä käytettyinä hankittujen veneiden uudelleen varusteleminen on erittäin kustannustehokas ja vastuullinen tapa varmistaa, että vapaaehtoisilla meripelastajilla on käytössään turvalliset ja tarkoituksenmukaiset työka-

lut, sanoo Meripelastusseuran tekninen päällikkö Taneli Mauno.

## Yhden uuden hinnalla kolme päivitettyä

Päivityskorjattavat pelastusveneet ovat keskimäärin noin 20 vuotta vanhoja ja korjauksen myötä niille saadaan 15-20 vuotta lisää käyttöaikaa. Veneisiin uusitaan mm. navigointilait-

teistot, päivitetään voimalinjoja sekä uusitaan maalipintoja. Näiden lisäksi tehdään veneyksilön tarpeiden pohjalta elinkaarta pidentäviä korjauksia ja varustevaihtoja.

- Päivityskorjauksen lähtökohtana on rakenteellisesti ehjä ja toimiva runko. Yhden uuden pelastusveneiden hinnalla saamme päivitettyä jopa kolme venettä. Päivittämällä vanhoja veneitä uusien rakentamisen sijaan säästämme luonnonvaroja, vähennämme tuotannon aiheuttamaa ympäristökuormitusta sekä sopeutamme toimintaamme taloudellisiin resursseihin, Taneli Mauno kertoo.

Meripelastusseuran venesarjojen varsinaiset päivityskorjaukset alkoivat 1990-luvulla rakennetuista, niin sanotun Rankki-sarjan PV4-luokan veneistä. Vuosina 2017-2024 uuden elämän sai kaikkiaan seitsemän venettä. HT Laserin ra-



**SVP**  
Satavan Venepalvelu Oy

**HUOLLOT ° SÄILYTYS ° LAITURIPAIKAT ° NOSTOT JA LASKUT**

**TELAKKA**  
60°22'28.2"N 22°07'26.8"E

**VIERASVENESATAMA AURAJOKI MANILLA**  
60°26,4' P, 22°15,0' E

Samppaantie 385, 20960 Turku p. 020 735 1414 www.satavanvenepalvelu.fi



**IWCS**  
COMMUNICATION CAN SAVE LIVES



Uusi iriSelect Black Box antaa sinulle vapaudet ohjata IWCS intercom-järjestelmäsi olemassa olevalla MFD-näytölläsi (HTML5-tuki vaaditaan) Ota yhteyttä meihin ja vapauta kommunikatio-järjestelmäsi täysi potentiaali!



**NORTHCOM**  
WHEN COMMUNICATION MATTERS

www.northcom.fi

Meripelastusseuralla on 24 Englannista käytettynä hankittua monenlaisiin tehtäviin ja olosuhteisiin soveltuvaa Atlantic 75 -pelastusvenettä.  
Kuva: Mika Pakarinen



kentämien PV1-luokan avoveneiden päivitykset käynnistyivät 2018, ja vuoden 2028 loppuun mennessä niitä on korjattu kaikkiaan 11 venettä.

Uusin päivityskorjattava venesarja on Boomeranger Boatsin 2000-luvun alkupuolella val-

mistama PV3-luokka, jonka pelastusveneet korjataan nykyajan tarpeita vastaaviksi. Vuodesta 2022 alkaen on korjattu neljä venettä ja jonossa on vielä seitsemän.

- Lisäksi Meripelastusseura korjaa ja varus-

telee kolme samantyyppistä venettä, joista yksi saatiin lahjoituksena Rajavartiolaitykseltä ja kaksi ostettiin Arczialta. Näistä viimeisin nähdään myös Helsingin venemessuilla helmikuussa 2025, kertoo Mauno.

transtverin.fi

- Saariston kuljetukset ja nostotyöt lautalla
- Saariston maanrakennustyöt
- Merikaapeli- ja putkityöt
- Maissa kaikki maanrakennustyöt ja kunnallistekniikka



Saariston  
Työvenepalvelu Oy

Toimimme pääkaupunkiseudulla.  
**Puh. 050 666 99**



**KOKKOLAN SATAMA OY**  
[www.portofkokkola.fi](http://www.portofkokkola.fi)



Jyväskylän PV Lähitapiola päivityskorjattavana Boomeranger Boatsin telakalla.  
Kuvat: Taneli Mauno



## Hyväkuntoisia ja merikelpoisia käytettyjä avoveneitä Englannista

Meripelastusseura on ostanut 2000-luvun alusta lähtien käytettyjä Atlantic 21- ja 75 -veneiden runkoja Englannista Royal National Lifeboat Institutionilta (RNLI). Tällä hetkellä Meripelastusseuralla on yhteensä 24 toimivaa ja merikelpoista Atlantic 75-venesarjan venettä, joista 19 yksilöä on operatiivisessa käytössä ja 5 viimeistä odottelee varustelua ja sijoitusta. Veneet varustellaan vapaaehtoisten meripelastajien käyttöön sopiviksi Suomen olosuhteisiin.

- Veneet ovat pitkän tuotekehityksen loppu-tulos ja ne ovat laadukkaasti rakennettuja. Miehistömmme ovat olleet Atlantic 75- veneisiin tyytyväisiä. Lisäksi näiden veneiden avulla olemme saaneet täytettyä PV1-veneluokan venetarpeet kohtuullisella hinnalla, Taneli Mauno sanoo.

Meripelastusseuran uusin hankinta Englannista on hiilikuiturakenteinen Atlantic 85 -pelastusveneiden runko, joka on noin metrin pitempi ”Atlantic 75 -sisarveneitään”. Vuoden 2025 aikana selvitetään mahdollisuuksia hyödyntää runkoa myös hytillisenä pelastusvenenä.

- Sisävesien asemillamme on paljon kysyntää tämän kokoluokan hytillisestä, kohtuuhintaisesta veneestä. Niinpä päätimme tutkia, pystyisimmekö hyödyntämään rungon PV2-venemallin konseptissa. Atlantic 85 saattaisi tarjota kustannustehokkaan ratkaisun, Mauno kertoo.

Atlantic 85 -hanketta sponsoroi Meripelastusseuran pitkäaikainen tukija Algol Oy.

- Algol on sitoutunut yhteiskuntavastuuseen ja haluaa tukea toimintoja, jotka edistävät turvallisuutta ja hyvinvointia. Suomen Meripelastusseura ja sen vapaaehtoiset meripelastajat tekevät merkittävää työtä auttaessaan merihätään joutuneita rannikolla ja sisävesillä. Sponsorimalla Atlantic 85 -hanketta Algol voi konkreettisesti tukea Meripelastusseuran toimintaa, kertoo Algolin toimitusjohtaja Alexander Bargum.

## Vapaaehtoiset meripelastajat apuun 1874 kertaa vuonna 2024

Meripelastusseuran miehistöt suorittivat viime vuonna yhteensä 1874 pelastus- ja avustus-tehtävää. Apua sai 3608 ihmistä, joista 19 pelastui varmalta menehtymiseltä. Viranomaisen johtamaan kiireelliseen meripelastus- tai pelastustoimen tehtävään lähdettiin 644 ja ensihoitotehtävään 70 kertaa. Loput tehtävistä olivat

eriasteisia avustuksia, joista Trossi-jäsenpalveluun kuului 608.

Tehtävämäärältään vapaaehtoisten meripelastajien kausi 2024 oli lähellä pitkän ajan keskiarvoa. Edelliseen vuoteen verrattuna tehtävien määrä kasvoi viitisen prosenttia. Tiedot perustuvat Meripelastusseuran alustavaan, lehden painoon mennessä tiedossa olevaan tehtävältilastoon. Vapaaehtoiset meripelastajat palaavat vesille huhti-toukokuussa 2025.



Vuonna 2005 valmistuneen PV Vesijärven päivityskorjaus valmistui viime vuonna. 11 metriä pitkä pelastusvene on sijoitettu Padasjoelle Lahden Järvipelastajien käyttöön.  
Kuva Oskari Tihinen

# Venepoliisi harjoittelee myös purjehduskauden ulkopuolella

Yleinen kysymys kansalaisilta on, että mitä venepoliisit tekevät talvella. Helsingin Venepoliisin henkilöstö on sijoitettu Helsingin Poliisilaitoksella Erityistoimintayksikössä toimivaan Liikennevalvontatoimintoon. Eli talvikaudella venepoliisit työskentelevät lähtökohtaisesti liikenteen valvonnan parissa autopartioissa.

Venepoliisin purjehduskausi kestää keskimäärin Vapusta loka-marraskuuhun, mutta talvikaudella tapahtuu Helsingin venepoliisissa autopartioinnin lisäksi paljon merellistä toimintaa tukevia asioita. Kaluston telakoinnin, huoltamisen ja päivittämisen lisäksi talvikaudella muun muassa: suunnitellaan tulevaa kautta, osallistutaan työryhmiin, järjestellään viranomaisyhteistyössä messuja, osallistutaan venemessuille, sekä koulutaudutaan ja pyritään harjoittelemaan perinteisen poliisitoiminnan lisäksi myös merellistä toimintaa tukevia harjoitteita ja taktiikoita.

Helsingin venepoliisin henkilöstö matkasikin maaliskuun lopulla 2024 Lohjalle Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskukseen (Meriturva) harjoittelemaan meripelastustoimintaa ja pelastautumista. Helsingissä merellisten viranomaisten kesken yhteistoiminta purjehduskaudella on päivittäistä ja erittäin tiivistä. Toimintamallien yhdenmukaisuus on tärkeää, koska erityisesti meripelastustehtäviä hoidetaan porukalla. Siksi viranomaiset pyrkivät myös harjoittelemaan yhdessä näitä asioita. Tähänkin harjoitukseen oli kutsuttu mukaan henkilöstöä, paitsi Helsingin venepoliisin ja valmiusyksikön henkilöstöstä, niin myös Tullista ja Suomenlahden merivartiostosta. Mainittakoon, että edellisen viranomaisten yhteisen Meriturvapäivän järjestäjänä oli Tulli, joten vuoroin vieraisa.

Tämänkertaisen harjoituksen aamupäivän teemana oli monille tutut meripelastuksen perusharjoitteet: miten saada veteen pudonnut nostettua eri tekniikoilla veneeseen tai laituriin. Miten pelastuslautta laukaistaan, miten pelastuslauttaan kiivetään, miten vinssaus helikopteriin tapahtuu ja niin edelleen. Meriturvalla on teknologiaa, millä pystytään simuloimaan harjoitusaltaseen aallokkoa, sadetta ja tuulta, joten harjoitteet kyettiin tekemään todella autenttisen tuntuisiksi. Kun koko aamupäivä oli hypitty veteen, uitu, kiipeily seinillä olevia verkkoja ja narutikkaita pitkin, kavuttu pelastuslauttaan ja vinssattu helikopteriin, niin viimeisenä vuorossa ennen saunaa ja lounasta, oli virkistävä pulahdus kylmävesialtaaseen. Koko porukka komennettiin 3-4 asteiseen veteen kellumaan 6-7 minuutin ajaksi. Kylmäaltistuksen tarkoituksena oli herättää ymmärtämään miltä kylmään veteen joutuminen oikeasti tuntuu, miten se vaikuttaa ihmisen toimintakykyyn ja millä tavoin kylmän vaikutusta voidaan minimoida. Ei kovin nautinnollinen harjoite, edes tällaiselle avantouinnin ystävälle.

Lounaan jälkeen siirryttiin päivän päätteeseen, eli ns. ”pakopullo” -koulutukseen. Lyhyenä taustana, miksi tällainen harjoitus järjestettiin: Joulukuussa 2017 Emäsalon lähettyvillä luotsivene kaatui ja kaksi kutterinhoitajaa jäi ohjaamoon jumiin ja menehtyi. Juhannuksena 2020 Merivartioston partiovene ajoi Loviisan edustalla karille. Yksi merivartija jäi sisään vedellä täyttyneeseen veneeseen ja menehtyi. En syvenny näihin surullisiin tapauksiin tässä sen enempää, mutta totean että tällaisien traagisten onnettomuuksien tapahtumista pyritään

aina oppimaan asioita, ja niiden myötä esimerkiksi viranomaisten alusten vaatimuksiin on tullut muutoksia. Alusten hätäpoistumisreittejä on pyritty parantelemaan, ja uutena turvallisuusvarusteena Merivartioston ja nyt Tullin ja Poliisin veneisiin on hankittu niin sanottuja pakopulloja. Pakopullolla tarkoitetaan tässä tapauksessa pientä, vain hieman 0,51 limupulloa suurempaa, Spare Air varailmasäiliötä, mikä mahdollistaa veden alla toimimisen joidenkin minuuttien ajan, mikäli vene esimerkiksi kaatuu tai uppoaa.

Iltapäivän harjoituksen tarkoituksena olikin



VA | VARUSTE

62° 87' 48 17" - 27° 65' 66 15"

VENEESI ARVOISTA MUKAVUUTTA

Venekuomut, -istuimet, -pehmusteet ja talvisuojat

Tutustu tuotteisiimme osoitteessa [va-varuste.fi](http://va-varuste.fi) tai soita puh. +358 17 265 9500



*Pelastuslauttaan nousu myrskyssä ei olekaan niin helppo juttu*



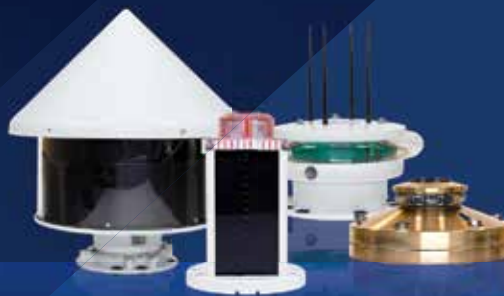
opetella näiden Helsingin Poliisiveneisiin hankittujen varailmasäiliöiden toimintaperiaatteita, ja kokeilla tietysti käytännössä miten ympäri kaatuneesta veneestä on mahdollista poistua. Henkilökohtaisesti pidin harjoitusta erittäin hyödyllisenä ja ajatuksia herättävänä. Ylipäätään harjoituspäivästä jäi fiilis, että voimme kyllä Suomessa olla ylpeitä siitä, millä ammattitaidolla ja motivaatiolla kaikki merelliset viranomaiset ja sidosryhmät paneutuvat turvallisuuteen liittyviin seikkoihin. Vesillä operointi kun ei todellakaan ole pelkkää shortseissa ja piikepaidassa kauniilla kelillä filistelystä, vaan toisinaan luonto laittaa tosissaan vastaan ja tekee yksinkertaisistakin asioista vaativia ja vaarallisia. Viranomaisyhteistyö tilanteessa, missä on ihmisiä hengenvaarassa, ja olosuhteet ovat sieltä pa-

himmasta päästä, on varmasti niitä vaikeimpia paikkoja mitä äkkiseltään voin kuvitella. Siksi pidän erinomaisen hyvänä ja tärkeänä, että tällaisia koulutuspäiviä järjestetään.

Tämä artikkeli kuvineen on alun perin julkaistu Helsingin Liikennepoliisimieskerho ry:n lehdessä (HLPK, 1/2024).

Artikkeliä päivitetty 12.12.2024 Veneilyturvallisuus 2025 -lehteen sopivaksi.

## Turvallista navigointia vesillä



**SPX**   
AIDS TO NAVIGATION

Suomalaista laatua


sabik.com



Merilyhdyt | Poijut | Transponderit | Etävalvonta

**SABIK** 

**TULOSSA  
JÄLLEEN  
TOUKOKUUSSA!**



**SATAMAOPAS  
KÄYNTISATAMAT  
2025** Seurakantatiet Hartinguide

**SATAMAOPAS  
VENEILYKESÄ  
2025** Järvi-Suomen lauantaiopas

**Suomen  
luotetuimmat  
satama-  
oppaat!**

**SATAMAOPAS.FI**



**PORT OF  
HANKO**



**ALFONS HÅKANS**

MERIKULJETUKSET HARJANTI OY 0400400398




VENEILYTURVALLISUUS-LEHTI  
**35**  
VUOTTA  
VUODESTA 1990

# Veneiden talviparatiisi Inkoossa

Täyden palvelun telakkamme sijaitsevat veneväylän varrella ja molemmilla on oma huoltosatamansa. Lämpimissä halleissamme nautiskelee yli 500 onnellista venettä.

Venehotelli Inkoo on erikoistunut keskikokoisiin moottoriveneisiin. Tule ja mene milloin haluat. Kokoa säilytyspakettisi verkkopalvelussamme.

Purjeveneet ja suuremmat moottoriveneet viihtyvät parhaiten Gripmarinen yksilöllisessä hoivassa. Meillä onnistuu myös laajemmat kunnostukset. **Lue lisää netistä.**



VENEHOTELLI.FI

**GRIPMARINE**

GRIPMARINE.FI



# FURUNO

**Navigointi - Kommunikointi - Turvallisuus**



**Ammattilaisten  
valinta.**



**Töissä tai  
vapaalla,  
laitteisiin  
pitää  
voida  
luottaa.**



**FURUNO FINLAND OY**

[www.furuno.fi](http://www.furuno.fi)