

Meksikonlahdelta öljytietoa

Neste Shipping, arkisto

Meri on meillä kylmä ja matala, mutta ihmisten toimissa on samaa vikaa.

Hannele Karppinen
KOTKA. Meksikonlahdella alettiin porata merenalais- ta öljyä vuonna 1937 vain 14 jalkaa eli reilut 4 metriä syvältä. Nyt porataan satojen metrien syvyydestä. Öljyjä- ti BP:n Deepwater Horizon -lautalla viime huhtikuussa sattuneen räjähdys- jälke- n meren vuoti lähes vii- si miljoonaa tynnyriä öljyä. Historian pahin öljyturma tappoi 11 ihmistä ja turmeli rantoja satojen kilometrien matkalta.

Meksikonlahden öljyvuo- to- jen ympäristövaikutuksista kertoi Merikotka- tutkimus- keskuksen Safgof- hankkeen loppuseminaarissa Kotkassa texasilaisen Harte- tutkimus- laitoksen apulaisjohtaja **John W. Tunnell**.

Meksikonlahdella öljyä purkautuu merenpohjasta myös itsestään noin 400 000 tynnyrin verran vuosittain. Mutta Tunnellin mukaan hitaan tihkumisen ympäristö- vaikutukset eivät ole verrat- tavissa ihmisen toiminnasta johtuneiden katastrofien seurauksiin.

TUNNELL oli mukana Mek- sikonlahti- tutkimuksessa jo vuoden 1979 Ixtoc 1 -öljyn- porauslautan onnettomuu- den aikaan. BP- katastrofin seurauksia osataan ennustaa osittain Ixtoc 1 - turman koke- muksilla. Oppia siitä ei Tun- nellin mukaan juuri otettu, vaan porauksia jatkettiin kuin laput silmillä ja kaasua pohjas- sa.

Tunnell uskoo Meksikon- lahden selviävän myös BP-

turmasta. Ravut ja katkaravut palaavat parissa vuodessa, ni- säkäs- ja merikilpikonnan- nat tarvitsevat 5–10 vuotta, mutta korallien, makrillin ja valashain kantojen toipumis- aikaa ei tiedetä.

Avaimena tulevaan turval- lisuuteen Tunnell pitää, että terveen talouden ja terveen ympäristön edut suoraan lin- kittävät toisiinsa.

Meksikonlahden kokemuksia voi hyödyntää myös Suomenlahdella
Sakari Kuikka

MERIKOTKASSA työskente- levän Helsingin yliopiston professorin **Sakari Kuikan** mukaan Meksikonlahden kokemuksia voi hyödyntää myös Suomenlahdella. Yk- sityiskohdat ovat erilaisia, mutta mallinnuksen mene- telmät ovat samat, profes- sori **Ulla Tapaninen** Turun yliopiston Merenkulkualan tutkimus- ja koulutuskes- kuksesta sanoo.

Kansainvälisen yhteistyön merkitystä korostaa Tapani- sen mukaan se, että inhimil- linen tekijä on aina suurin syy onnettomuuksien taka- na. Turvallisuusjohtamiseen ja henkilöstön asenteisiin vaikuttaminen on olennai- sen tärkeää ympäristöturmi- en ennalta ehkäisyssä. Jos yhteistyö ja tiedonjako olisi- vat olleet paremmalla tolalla esimerkiksi Estonian ja sen viallisen keulavisiirin osalta, tuhoisa onnettomuus olisi voitu ehkä välttää, Tapani- nen viittaa.

SAFGOF-HANKETTA seuraa ensi keväänä alkava Merikot- kan vuoden 2013 loppuun kes-

tävä Mimic- tutkimushanke, jolla pyritään öljyn merikulje- tuksiin liittyvien riskien mini- mointiin. Sen kestäessä on tar- koitus rakentaa Itämeren lai- valiikenteestä analyysi, joka kattaa tekniikan, miehistöt ja tarkat reitit sekä kartoittaa lii- kenteen turvallisuusuhat. On- nettomuusien todennäköi- syydet, vauriot ja öljyvuo- tojen mahdollisuus on tarkoitus selvittää.

Mimic- hanke perustuu yhe- teistyöhön viranomaisten, va- rustamoiden sekä öljyvahin- koihin ja merenkulun turvalli- suuteen liittyvien hankkeiden kanssa. Osallisia ovat muiden muassa Tallinnan teknillinen korkeakoulu ja Tarton yliopis- to sekä Ruotsin meteorologi- nen ja hydrologinen instituut- ti.

Safgof-hanke

► Meriturvallisuuden ja -lii- kenteen tutkimuskeskus Me- rikotkan johtama kolmivuotinen Safgof- projekti koko- si ensimmäisenä hankkeena kaikki Merikotkan tutkimus- alat.

► Hankkeessa on tutkittu meriliikenteen kasvuennus- tetta. Liikennettä on mallin- nettu turvallisuuden kannal- ta ja arvioitu onnettomuus- riskin kasvua. Ennusteilla voidaan arvioida meriliiken- teen suoria ympäristövaiku- tuksia.

Öljyonnettomuus oli lähellä, kun tankkeri Propontis ajoi karille Suursaaren länsipuolella helmikuussa 2007. Venäjän VTS-keskus ei puuttanut aluksen poikkeamiseen reitiltä.

