

Asiantuntija: Öljyturman vaara Suomenlahdella erittäin suuri

JOHANNA MANNILA

► "Varautukaa miehistön virheisiin", korosti yhdysvaltalainen öljyturma-asiantuntija Richard Steiner katsellessaan Helsingin edustan laivaliikennettä keskiviikkona.

Venäjän öljyterminaaleista Primorskista (Koivistolta) ja Vysotskista (Uuraalta) tulevat säiliöalukset ohittavat Helsingin päivittäin, samoin Porvoon Kilpilahteen matkalla olevat Fortumin alukset.

"Vakava, suuri öljyonnettomuus tapahtuu jonakin päivänä, täällä on niin paljon liikennettä. Karilleajo, törmäys toiseen alukseen tai tulipalo aluksella tarkoittaa, että Suomenlahdessa veloo yhtäkkiä kymmeniätuhansia tonneja raaka- tai polttoöljyä", Steiner muistutti.

"Riski on erittäin suuri."

Hän sanoi, että onnettomuus ei ole jos- vaan milloin-asia. Talvisissa jääoloissa öljyntorjunta on vielä erityisen hankalaa.

Suomenlahdella liikennöi joka päivä 20-30 öljylastissa olevaa säiliöalusta, arvioi ympäristöjärjestö WWF:n meriasiantuntija Anita Mäkinen.

Suomenlahdella kuljetetaan tänä vuonna noin 150 miljoonaa tonnia öljyä ja ennuste vuodeksi 2015 on jopa 250 miljoonaa tonnia. Suurimmissa säiliöaluksissa on kerralla 100000 tonnia öljyä.

"Öljynkuljetusten määrän kasvun vuoksi teidän suomalaisten on vaadittava osaavaa miehistöä kaikkiin Suomenlahdella ajaviin aluksiin. Tänne ei pidä päästää huonokuntoisia aluksia, joiden miehistö ei osaa toimia jääoloissa", Steiner korosti.

Alaskan yliopistossa Anchorageassa työskentelevä Steiner on maailman arvostetuimpia öljyturma-asiantuntijoita. Hän on tutkinut Exxon Valdezin aiheuttamaa ekologista katastrofia.

Kaksi vuotta sitten hän kävi opastamassa Libanonin viranomaisia, kun Israel oli tuhonnut öljynjalostamon Välimeren rannalla Libanonin taistelujen yhteydessä.

Tänään torstaina Steiner on Kotkassa, esitelmöimässä Meripäivillä öljyturmiin varautumisesta ympäristöjärjestö WWF:n ja Helsingin yliopiston seminaarissa.

"Öljyturma Välimerellä on aivan eri asia kuin Suomenlahdella tai Alaskan vesillä. Kylmissä oloissa öljy hajooa paljon hitaammin ja säilyttää myrkyllisyytensä."

Exxon Valdezin turman vuoksi osa Alaskan laajan Prince William -salmen rannoista on edelleen mustia.

Rantakivet tahrannut öljy on yhä myrkyllistä, 19 vuoden jälkeen.

Eläimet eivät ole vielä kukaan tointuneet. Turman vaikutuksia on selvitetty 30 lajiin: kymmenen on palautunut entiselleen, 18:n tila on kohenemassa ja kahdella menee kurjasti. Eläinlajeista heikoimmin menee tyynenmerensillillä ja kallioilla pesivillä mustavalkoisilla riskilöillä.

Myös turismi ja ammattikalastus kärsivät edelleen. Aiemmin Prince William -salmi tunnettiin upeana luontomatkakohteena ja loistavana kalavetenä.

"Me alaskalaiset luulimme olleemme varautuneita ennen Exxon Valdezia, mutta emme todellakaan olleet", Steiner arvioi.

"Inhimillinen virhe on aina mahdollinen. Tekniikka voi pettää, joten kaksirunkoiset ja kaksoispohjalla varustetut alukset ovat itsestään selvyys."

Onnettomuuden jälkeen merivartiosto lisäsi alusten seuranta ja kaistajärjestelmä otettiin kunnolla käyttöön. "Kapeassa Suomenlahdessa laivojen kaistajärjestelmä on aivan välttämätön", Steiner korostaa.

Onnettomuuden jälkeen Alaskassa on tehty paljon muutoksia öljyonnettomuuksien ehkäisemiseksi: "Yksikään alus ei enää kulje yksin, vaan mukana on aina kaksi saattohinaajaa", Steiner kertoi.

Vahvoja hinaajia tarvitaan, jotta estetään jättimäisten alusten karilleajo moottori- tai ohjauksen iskiessä. Saattohinaajissa on myös öljyvuomeja ja muuta öljyntorjuntakalustoa, jolloin öljyn leviäminen laajemmalle pystytään estämään.

Artikkelilinkki: [Kaikki mahdollinen meni pieleen](#)

Kaikki mahdollinen meni pieleen

► Yli 300 metrin pituinen säiliöalus Exxon Valdez oli viemässä raakaöljyä Valdezin kaupungin öljyterminaalista Kaliforniaan keuhällä 1989.

24. maaliskuuta meni pieleen kaikki mahdollinen. Jättialus ajoi karille, ja mereen päätyi ainakin 40000 tonnia raakaöljyä. Kaksituhatta kilometriä rantaviivaa saastui.

Öljytonneilla mitattuna Exxon Valdez ei ole maailman suurin öljyturma, mutta ekologien tuhojensa perusteella se on pahin.

Raakaöljy on erittäin myrkyllistä, joten tuhansittain eläimiä kuoli. Hylkeitten ja merisaukkojen ohella menehtyi kotkia, pienempiä merilintuja sekä miekkavalaita. Silli- ja lohikannat romahtivat.

Turman laajuutta selittävät useat tekijät. Säiliöaluksen omistaja eli Exxon Mobil -yhtiö ei ollut pitänyt huolta laivan varustuksesta ja miehistön tasosta.

Laivan päällikkö Joseph Hazelwood oli pätevä merimies, mutta hän oli juopotellut koko päivän. Kun Hazelwood poistui komentosillalta nukkumaan, ruoriin joutui kolmas perämies, jolla ei ollut pätevyyttä ohjata kapeassa lahdessa. Kukaan komentosillalla ei seurannut tutkaa.

Laivaan ei ollut hankittu riittäviä turvavarusteita. Pahin puute koski järjestelmää, joka olisi varoittanut automaattiohjauksesta. Alus oli automaattiohjauksessa, mutta perämies ei tiennyt sitä. Kun hän yritti käsipelillä väistää lahdessa ollutta jäävuorta, alus ei totellut vaan ajoi karille.

Pelastustyötkin viivästyivät, sillä Alaskan merivartiosto ei heti huomannut Exxon Valdezin karilleajoa, vaikka turma tapahtui 30 kilometrin päässä rannikkovartioston tiloista. Merivartijoiden tutka ei ollut päällä, koska onnettomuuksia ei ollut tapahtunut.

Lähellä ei ollut riittävästi öljyntorjunta-aluksia eikä vahvoja hinaajia, joten avun saapuminen kesti.

Öljyntorjuntakalustoakin oli aivan liian vähän öljymäärään nähden.

Laivan omistaja Exxon-Mobil -yhtiö määrättiin 1991 maksamaan korvauksina yli miljardi dollaria. Viime kesäkuussa Yhdysvaltain korkein oikeus alensi korvaussumman 507 miljoonaan dollariin.

JOHANNA MANNILA