

Öljy ylittää rajat, yhteistyö tulee perässä

VARPU KIVIRANTA

Kotka. "Suomenlahdella on liikennettä paljon enemmän kuin Alaskassa", aloittaa Kotkan meripäiville seminaariin saapunut professori Richard Steiner.

Alaskassa uponneen Exxon Valdezin aiheuttamaa ekokatastrofia tutkinut Steiner muistuttaa, että nyt lähes 20 vuotta onnettomuuden jälkeen, sen jäljet näkyvät yhä ympäristössä ja asiaa käsitellään oikeudessa.

Teknillisen korkeakoulun professori Pentti Kujala nostaa Suomenlahden suurimmaksi riskiksi karilleajot.

Suuronnettomuus tapahtuu, jos kaksirunkoisen laivan pohjien välissä kuljetettava öljy pääsee mereen ja rannoille.

Vuodesta 2010 uusissa aluksissa ei saa enää kuljettaa öljyä pohjien välissä. Tämä koskee vain uusia, silloin rakennettavia aluksia.

Runsaat puolet kaikesta Suomenlahdella kuljetettavasta on öljyä. Primorskin (Koiviston), Vysotskin (Uuraan) ja Porvoon satamien liikenteellä voi olla kauaskantoiset seuraukset.

Steiner penää yhteistyötä. Jos suuronnettomuus tapahtuisi Suomenlahdella, eri maiden viranomaisten, hallitusten ja kansalaisjärjestöjen tulee olla valmiina yhteistyöhön.

"Öljyntorjunta on ollut pitkälti maakohtaista", huomauttaa professori Ulla Tapaninen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta.

Suomen yhteistyössä jopa Ruotsin ja Viron kanssa on Tapanisen mukaan vielä paljon kehitettävää. Esimerkiksi Suomella on öljyntorjuntarahasto, Virolla ja Venäjällä ei.

Steiner ehdottaa Itämeren maiden yhteisen öljyntorjuntarahaston perustamista.

Öljyntorjunta maalla ja merellä on Pelastuslaitoksen vastuulla: Suomessa 22 pelastustoimialuetta on valmiina öljyonnettomuuden sattuessa.

Palopäällikkö Ilpo Tolonen Kymenlaakson pelastuslaitokselta kysyy, mitä tapahtuu, kun uusi öljyntorjuntalainsäädäntö tulee voimaan.

"Se on osin paluuta vanhaan, kunnat huolehtisivat rantojen puhdistamisesta."

Yksi vaihtoehto on, että kunnat hankkivat puhdistuksen ostopalveluna pelastustoimelta.