

Öljyntorjuntavalmiutta tehostettava Itämerellä

Itämeren öljyntorjuntavalmiudessa on pahoja puutteita. Merellinen torjuntakalusto ei ole parantunut samassa suhteessa liikenteen kasvun ja sen aiheuttaman onnettomuusriskin kanssa. Tehostamista tarvitaan etenkin avomerellä ja jäissä tapahtuvassa öljyntorjunnassa.

Vakavan öljyturman vaara on melkoinen etenkin ruuhkaisella ja kapealla Suomenlahdella, jolla kuljetusten määrä on kasvanut huimasti. Kun vuonna 2000 Suomenlahden kautta kulki 40 miljoonaa tonnia öljyä, määrä on nyt 150 miljoonaa tonnia. Ennuste vuodeksi 2015 on jopa 250 miljoonaa tonnia. Riskipaikat ovat itäisellä Suomenlahdella ja Helsingin edustalla laivaväylien risteyskohdassa, jossa pahin painajainen on alusten yhteentörmäys. Suurin öljyvuoto voisi arvioiden mukaan olla 30000 tonnia öljyä, joka leviäisi vuorokaudessa 20 kilometrin laajuiseksi lautaksi ja ajautuisi nopeasti rannikolle.

Edes Itämeren rantavaltioiden yhteinen torjuntakalusto ei riittäisi 30000 tonnin öljyvuodon torjumiseen. Kaikkein pahin tilanne on Venäjällä, jossa ei ole yhtään avomerikelpoista torjunta-alusta.

Vaikka Suomen valmius on Itämeren maiden kärkipäätä, ongelmina ovat avomerikaluston puuttuminen ja laivojen ikääntyminen. Kalusto on yllättävän vanhaa: uusien torjunta-alus, Merikarhu, valmistui vuonna 1993, ja kaikki muut alukset ovat 1970-1980-luvuilta. Ne eivät pysty keräämään öljyä jäistä, kovassa aallokossa ja huonossa näkyvyydessä. Myös kemikaalivahinkojen torjunnassa, hätähinausvalmiudessa ja sammutuskalustossa on puutteita.

Öljyntorjuntavalmiutta selvittänyt Suomen ympäristökeskuksen työryhmä päätyi syksyllä esittämään, että Suomeen pitäisi hankkia ainakin kaksi isoa avomerikelpoista monitoimialusta vuoteen 2015 mennessä. Lisäksi Suomenlahdelle tarvittaisiin kolmesta neljään pienempää alusta ja nykyistä kalustoa tulisi korjata. Viesti on onneksi otettu vakavasti, sillä yksi Merivoimien alus on jo menossa remontiin ehdotuksen mukaisesti. Uusi monitoimialuskin on jo rakenteilla. Vuonna 2010 valmistuva alus pystyy keräämään öljyä myös jäistä, hinaamaan ohjauskyvyttöntä säiliöalusta ja sammuttamaan laivapalon. Tämän myötä Suomen valmius paranee merkittävästi.

Öljyä ja kemikaaleja kuljettavien alusten rakenteisiin on kiinnitetty huomiota, samoin laivareittien turvallisuuteen. Lainsäädäntöä on kiristetty, ja käyttöön on otettu alusten valvontaa parantavia järjestelmiä. Suomenlahdella meriliikenteen turvallisuutta on parantanut alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä. Mikään maista johdettu järjestelmä ei kuitenkaan poista kaikkia riskejä merellä. Alukseen voi tulla tekninen vika, tai miehistö voi tehdä virheen. Siksi onnettomuuteen varautumista on edelleen tehostettava. Uusia torjunta-aluksia odotellessa huomio on kiinnitettävä rantavaltioiden yhteistyöhön.

Suomessa viime viikolla vierailnut yhdysvaltalainen öljyturma-asiantuntija, Alaskan yliopiston professori Richard Steiner varoitti suomalaisia suuren öljyonnettomuuden todennäköisyydestä ja korosti, että suomalaisten pitäisi vaatia Suomenlahdella ajaviin aluksiin miehistöä, joka osaa navigoida jääoloissa. Suomi ei voi määrätä yksipuolisia pätevyysvaatimuksia tai luotsipakkoa kansainvälisille vesille, mutta Itämeren rantavaltiot voisivat sopia pelisäännöistä, joilla taattaisiin myös miehistön osaaminen. Myös suurin öljylastien kuljettaja Venäjä tulisi saada tekemään osansa EU:n sisämeren turvallisuuden hyväksi.

Suomen rantaviiva on pitkä ja rikkonainen. Ympäri rannikkoa on lukuisia arvokkaita luontoalueita. Öljyvahingot pitää pyrkiä ehkäisemään tai torjumaan silloin, kun se on vielä mahdollista, eli merellä. Rantaluonnosta öljyä on vaikea ja kallis, ellei mahdoton, poistaa.