

TALVEN MERENKULUN KOKEMUKSISTA

Kirjoitin edellisen kerran kolumnin joulukuussa 2006. Silloin oli ajankohtainen keskustelunaihe talvien lauhtuminen ja jääpeitteen vaihtelu eri vuosina. Nyt tiedämme, että tämä talvi jäänee keskimääräistä lauhemmaksi seurauksena ennen kaikkea lämpimästä alkutalvesta. Sinänsä tammi- ja helmikuun pakkaspäivät korjasivat merkittävästi tilannetta. Perämeri jäätyn kokonaan, mutta Suomenlahdelta vain Suomen rannikko ja lahden itäisin osa. Maksimi jäänpaksuus Suomenlahdella on jääkarttojen mukaan ollut n. 35 cm, mikä on lähellä pitkän ajan keskiarvoa (40 cm).

Kirjoitin myös joulukuussa niistä riskeistä, joita jäissä navigointiin kokematon miehistö voi aiheuttaa liikennöidessään ennen kaikkea Venäjän satamiin. Tietooni on tullut tältä talvelta kolme merkittävää onnettomustapausta, joissa kaikissa on ollut mukana inhimillinen tekijä ja erityisesti puutteellinen taito liikkua Suomenlahden olosuhteissa.

Helmikuun alussa mt Propontis sai pohjakosketuksen Suursaaren länsipuolella. Alus liikennöi alueella, jossa merikartoissa on veden syvyydeksi merkitty vähemmän kuin aluksen syvyys. Tässä tilanteessa ei pohjakosketusta voi välttää. TKK:n Laivalaboration keräämien karilleajotilastojen pohjalta voidaan päätellä, että n. 300-400 MJ liike-energia ennen törmäystä kariin aiheuttaa laivaan niin suuren vaurion, että todennäköisesti laivan pohjan lisäksi myös tankin katto repeytyy. Mt Propontis oli n. 100000 DWT alus, jolle tarvitaan vain n 5-6 solmun nopeus tähän tarvittavaan liike-energiaan. Näin ollen vakavalta vahingolta selvittiin vain, koska kari ei ollut riittävän korkea vaurioittamaan myös kaksoipohjan ylintä osaa.

Kaksi muuta helmikuun lopulla sattunutta onnettomuutta olivat seurausta laivojen törmäämisestä toisiinsa saattueessa jäänmurtajan perässä Seiskarin pohjoispuolella. Todennäköinen syy näihin on se, että saattueessa ajava laiva ei seuraa riittävän tarkasti edellä ajavan nopeutta ja ennen kaikkea nopeuden muutosta, jotta pystyisi ajoissa ennakoimaan mahdollisen hidastumisen ja pysähtymisen.

Merenkululaitoksen tilastojen mukaan karilleajon ja yhteentörmäyksen riski on vuosittain 1.2 tapahtumaa 1000 saapunutta alusta kohti ja näistä vakavan öljyvahingon riski on ollut 0,12 tuhatta alusta kohden. Kun nyt vuositason Suomenlahdella liikennöi n. 3000 alusta vuositason, on karilleajon ja yhteentörmäyksen riski n. 4/vuosi ja näistä vakavan öljyvahingon riski n. 0.4 eli yksi vahinko joka 3. vuosi. Tämän talven onnettomuuksien lukumäärä sopii hyvin näihin pitkänajan tilastoihin.

Öljyonnettomuuden riskit ovat siis todellisia ja tarvitaan kaikkien alalla toimivien panostuksia, jotta riskejä voidaan pienentää. Ennaltaehkäisevät toimet ovat aina halvempia ja tehokkaampia kuin onnettomuuden jälkeiset ympäristövahinkojen korjaamiset. Tehokkain ennaltaehkäisevä toimi on koulutus ja asennekasvatus. Myös luotsien ja muiden jääneuvonantajien nykyistä laajempi käyttö Suomenlahdella on perusteltua. Kotkan seudulla pitää olla tässä merkittävä rooli.

PENTTI KUJALA

Kirjoittaja on meriliikenteen ja talvimerenkulun turvallisuuden professori Teknillisessä korkeakoulussa osana Kotkassa toimivan Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimusyhdistyksen (Merikotka) toimintaa