

PÄÄKIRJOITUS

M/s Estonia painui Itämeren aaltoihin seuranaan yli 800 viatonta uhria. Mykistävän onnettomuuden syytä ei vielä tiedetä ja mahdollisesti totuus haaksirikosta jää ikiajoiksi makaamaan meren pohjaan.

Olipa syy onnettomuuteen mikä tahansa, Estonian haaksirikko osoittaa jälleen kerran, kuinka vaikea ihmisen on hallita monimutkaisia teknologisia järjestelmiä. Alustavien lehtitietojen mukaan onnettomuusaluksen varoitusvalojen olisi pitänyt palaa ja luukkujen olisi pitänyt olla kiinni. Laivan moottoreiden olisi pitänyt toimia huonoissakin olosuhteissa, eivätkä valot olisi saaneet sammua missään tapauksessa. Kaikista näistä 'olisi pitänyt' -tekijöistä huolimatta ihmisen luoma teknologinen ihme ei pystynyt vastustamaan Itämeren raivokkaista tuulia.

Aikojen alusta lähtien ihminen on pyrkinyt voittamaan meren voimat. Keskiajalla laivanrakentajien teknologisenä esikuvana oli Nooa, jonka arkki pysyi pinnalla vedenpaisumuksesta huolimatta. Uuden ajan alussa portugalilaiset oppivat rakentamaan laivoja, jotka pystyivät luovimaan merivirtoja ja tuulia vastaan. Näin yksi Euroopan pienimmistä valtakunnista rakensi siirtomaaimperiumin, joka pysyi tiukasti emämaan valvonnassa.

Monimastoiset purjelaivat olivat suuria ja mahtavia. Ne kuljettivat viljaa, siirtolaisia ja tavaroita valtamerien taakse. Mutta suuret puulaivat eivät olleet kuitenkaan riittävän nopeita, eikä niiden turvallisuutta voitu taata vaikeissa sääoloissa. Näissäkin oli omat ongelmansa, jotka ratkaistiin raudan, teräksen ja höyryn voimalla. Puulaivat siirtyivät historiaan, ja niiden tilalle tulivat mahtavat höyrylaivat. Näistä siirryttiin moottorialuksiin, jotka nyt väsymättä kyntävät maailman meriä.

Laivanrakennuksen teknologinen kehitys on ollut hämmästyttävän nopeaa. Rakennemateriaalit, voimanlähteet, navigaatiolaitteet, tutkat ja

kommunikaatioyhteydet ovat tehneet nykyaikaisista laivoista lähes voittamattomia. Silti meri on aina silloin tällöin näyttänyt voimansa. Maine, kunnia ja propaganda eivät tee laivoista uppoamattomia. Tosiasiassa ne ovat nyt, kuten aina, monimutkaisia teknologisia järjestelmiä, jotka ihminen on luonut pysyäkseen pinnalla ja päästäkseen mahdollisimman nopeasti mantereelta toiselle. Teknologisissa järjestelmissä inhimilliset ja tekniset komponentit ovat sidoksissa toisiinsa. Yhden rikkoutuminen aiheuttaa ongelmia koko järjestelmässä. Järjestelmän tekniset komponentit on helppo korjata. Sen sijaan inhimillisen komponentin rikkoutuminen voi aiheuttaa niinkutsutun inhimillisen erehdyksen. Tällaisia erehdyksiä sattuu jatkuvasti. Niistä voi kuitenkin tulla kohtalokkaita, jos meri myrskyää ja aallot murjovat avutonta laivaa.

Historia tuntee monta suurta merionnettomuutta ja yhtä monta virallista selitystä onnettomuuksien syistä. Harvoin on kuitenkin pohdittu sitä, johtuiko onnettomuus usean eri tekijän yhteisvaikutuksesta ja mitkä osat monimutkaisesta teknologisesta järjestelmästä pettivät. Viranomaiset, insinöörit ja omistajat eivät pidä monimutkaisista selityksistä, sillä ne jättävät liian monta tekijää sattuman varaan.

Historian ei kuitenkaan tarvitse tyytyä helppoihin selityksiin. Se voi hyvin todeta, että jäävuori ei upottanut Titanicia, vaan laivan kohtalona oli kokonainen teknologinen järjestelmä, joka ei ollut valmis kohtaamaan jäävuorta. Tulevina viikkoina ja kuukausina asiantuntijat, lehdistö ja suuri yleisö pohtivat syytä Estonian uppoamiseen. Jos tutkimukset seuraavat perinteistä mallia, onnettomuudelle löydetään yksi selitys. Kun se on korjattu, Itämeren laivat ovat entistä turvallisempia ja vakaampia. Näin ainakin seuraavaan onnettomuuteen saakka.

Kalle Michelsen