

Vastuullisuus

Yritysvastuu on keskeinen osa liiketoimintaamme. Yritysvastuu pohjautuu asiakaslähtöisyyteen, kannattavuuteen, vastuullisuuteen ja työntekijöiden tyytyväisyyteen, jotka ovat tärkeimpiä arvojamme.

Finnlines huomioi sosiaalisen vastuunsa sekä taloudelliset ja ympäristölliset näkökohdat kaikissa toiminnossaan.

Finnlines on raportoinut vastuullisesta toiminnastaan ympäristöasioissa ja henkilöstöasioissa jo vuodesta 1999 alkaen. Finnlinesin vastuullisuusraportointi on vuodesta 2015 lähtien ollut osa Grimaldi-konsernin yhteiskuntavastuuraporttia. Raportointi sisältää taloudellisten lukujen lisäksi henkilöstöön ja ympäristöön liittyviä tunnuslukuja. Grimaldi-konsernin Yhteiskuntavastuuraportti noudattaa GRI:n (Global Reporting Initiative) ohjeistoa.

Finnlinesin CSRD-kestävyysraportointidirektiivin mukainen raportointivelvollisuus alkaa vuoden 2025 toiminnan raportoinnista ja vuonna 2026 julkaistavasta ensimmäisestä raportista.

Sitoutuminen globaaleihin tavoitteisiin

Finnlines on sitoutunut tuottamaan taloudellisesti ja ympäristön huomioiden kestäviä palveluja. Pienennämme jatkuvasti ympäristöjalanjälkeämme ja teemme osuutemme, jotta saavutetaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön, IMO:n, tavoite vähentää laivojen hiili-intensiteettiä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Finnlines on jo onnistunut vähentämään hiili-intensiteettiä 32 prosenttia vuoteen 2008

verrattuna ja yhtiö on sitoutunut 2 prosentin vuosittaiseen vähennykseen.

Vastuullista matkailua

Vuodesta 2021 alkaen Visit Finland on myöntänyt Finnlinesille vastuullisen matkailun merkin, Sustainable Travel Finland, tunnustuksena yhtiön pitkäjänteisestä työstä kestävien arvojen puolesta. Sertifikaatti uusittiin vuonna 2023.

Vuoden 2023 kohokohtia

- Syksyllä 2023 Superstar-sarjan ensimmäinen ropax-alus Finnsirius aloitti liikenteessä. Finnsiriukseen on asennettu paljon energiaa säästävää tekniikkaa. Se on akuilla varustettu hybridi-alus, jossa on maasähköyhteys. Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivän aluksen kuljetussuoritteeseen kohdistuva hiilijalanjälki on paljon pienempi kuin vanhemman laivaston.
- Alensimme laivojemme hiili-intensiteettiä lähes 8 prosenttia verrattuna vuoteen 2022.
- Aikataulumuutos vähensi huomattavasti Suomen ja Saksan välillä kulkevan kolmen ropax-aluksen hiilidioksidipäästöjä.
- Maasähkösennukset Naantalina ja Kapellskärin satamissa.

YK:n kestävä kehityksen tavoitteet ja Finnlines

Finnlines on valinnut viisi YK:n kestävä kehityksen tavoitetta, jotka ovat toiminnallemme keskeisimpiä.

Kasvamme yhdessä asiakkaidemme kanssa



- luomme asiakkaillemme lisäarvoa
- kehitämme ja kasvatamme reittiverkostoa
- optimoimme laivaston käyttöä ja suorituskykyä

Aktiiviset ja osaavat ihmiset



- turvallisten ja laadukkaiden palvelujen tarjoaminen edellyttää ammattitaitoisia työntekijöitä
- koulutamme ja kehitämme henkilöstömme osaamista
- kohtelemme kaikkia työntekijöitä tasa-arvoisesti ja kunnioittavasti

Investoimme kestävästi kehittääksemme vastuullisia palveluita



- uudistamme ja kehitämme laivastoamme jatkuvasti uusinta teknologiaa ja innovaatioita käyttäen
- parannamme laivastomme energiatehokkuutta
- käymme jatkuvaa vuoropuhelua asiakkaidemme, henkilöstömme ja sidosryhmien kanssa ja rakennamme toimivaa yhteistyötä



Ympäristö ja turvallisuus

Ympäristöasiat ovat olennainen osa Finnlinesin toimintaa. Tuotamme turvallisia ja korkealaatuisia palveluja tavoitteena minimoida toimintojen ympäristövaikutukset.

Maailmanlaajuisesti noin 90 prosenttia tavarosta, kuten raaka-aineista, kuluttajahyödykkeistä, välttämättömistä elintarvikkeista ja energiasta, kuljetetaan meritse maapallon väestölle. Mikään muu kuljetusmuoto ei kykenisi kuljettamaan valtaosaa näistä tavarosta kuin laivat. Covid-19-pandemia todisti sekä kuljetusten tärkeän roolin että pandemiasta aiheutuneet sosiaali-, terveys- ja talouskustannukset, kun ihmisten, tavaroiden ja palveluiden liikkuminen vaikeutui suuresti. Finnlinesilla on merkittävä rooli Suomen huoltovarmuuden turvaamisessa ja yhteyksien ylläpitämisessä Eurooppaan.

Vihreä siirtymä

Kesällä 2023 IMO päivitti kasvihuonekaasustrategiaansa ja nosti tavoitetasoa niin, että kansainvälinen merenkulku olisi vuonna 2050 hiilineutraali. Tavoitteeseen sisältyy myös sitoutuminen hiilineutraalien tai lähes hiilineutraalien polttoaineiden käyttöönoton varmistamiseksi vuoteen 2030 mennessä. Kuljetussuoritteeseen kohdistuvien CO₂-päästöjen tulee vähentyä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Kaikkien tavoitelukujen vertailuvuosi on 2008. Tavoite on nyt yhdenmukainen Euroopan komission pyrkimyksen kanssa tehdä Euroopasta ilmastoneutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä.

Sekä maailmanlaajuisesti että Euroopan Unionissa keskustellaan lukuisista ehdotuksista ja jo toteutuneista toimista, joilla hillitään ilmastomuutosta. Kunnianhimoisten

tavoitteiden saavuttamiseksi merenkulun on siirryttävä vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja otettava käyttöön uusia tekniikoita.

Euroopan komission 55-valmiuspaketista seuraavat koskevat merenkulkua:

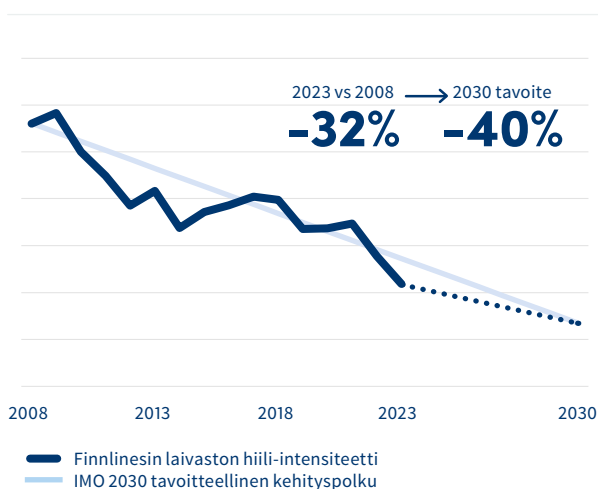
- Merenkulku sisällytettiin vuoden 2024 alusta lähtien päästökauppajärjestelmään (ETS:ään), johon energia-intensiiviset teollisuusalat ja lentoliikenne ovat kuuluneet lähes 20 vuoden ajan. Järjestelmä koskee EU:n alueella liikennöivien bruttovetoisuudeltaan vähintään 5000 GT -alusten CO₂-päästöjä. Toisin kuin muut teollisuudenalat merenkulku ei saa ns. ilmaisia päästöoikeuksia. Sen sijaan meriliikenteessä otetaan porrastetusti käyttöön päästöoikeuksien palautusvelvollisuus. Laivayhtiöiden tulee palauttaa vuoden 2024 osalta päästöoikeudet 40 prosentille vuosittaisista päästöistä, 70 prosentille päästöistä vuoden 2025 osalta ja vuoden 2026 päästöistä ja siitä eteenpäin päästöoikeudet palautetaan täysimääräisesti. Jääluokitetuille aluksille voidaan hyödyntää 5 prosentin helpotus päästöoikeuksien palautuksesta, koska ne kuluttavat jäävahvisteisen rakenteensa vuoksi muita aluksia enemmän polttoainetta. Finnlinesin Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä liikennöivät ropax-alukset saavat vähentää päästönsä näiltä matkoilta ns. saaripoikkeuksen vuoksi.
- FuelEU Maritime -sääntö vahvistettiin syksyllä 2023. Se asettaa enimmäisrajan laivojen käyttämän polttoaineen kasvihuonekaasupitoisuudelle. Vuodesta 2025 alkaen laivoissa käytetyn polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin tulee laskea 2 prosenttia. Tämän jälkeen vähennysvaatimus kasvaa vähitellen joka viides vuosi. Tämän seurauksena laivayhtiöt veloitetaan käyttämään lisääntyvin määrin vaihtoehtoisia polttoaineita. Vuodesta 2030 alkaen matkustaja- ja konttialusten tulee käyttää maasähkötä laiturissa, jolleivät ne voi osoittaa käyttävänsä nollapäästöistä tekniikkaa.
- Energiaverodirektiivin uudistuksen tavoitteena on edistää puhtaita tekniikoita ja luopua fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Keskustelu polttoaineveron käyttöön ottamisesta 10 vuoden siirtymäajan kuluessa jatkuu vielä EU:n elimissä.

Vuoden 2023 kasvihuonekaasustrategian mukaisesti IMO suunnittelee keskipitkän ajan toimenpiteitä vähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotettuja keinoja ovat:

- polttoainestandardin tekninen osa, joka säätelee meripolttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämistä
- taloudellinen osa, joka määrittää kasvihuonekaasupäästöjen hintamekanismin

HIILI-INTENSITEETTI

Finnlinesin laivasto vs. IMO tavoite
(perustuu g CO₂/GT*nm lukuihin)



Muut ympäristönäkökohdat

Finnlines tekee yhteistyötä jätehuoltoyhtiöiden kanssa, jotta jätteet saadaan hyödynnettyä, käytettyä uudelleen tai kierrätettyä mahdollisimman tehokkaasti. Osasta jätteitä valmistetaan tuotteita tai materiaaleja, osa hyödynnetään energiana. Suurimmat jätelajit ovat muovi, biojäte, lasi, paperi, pahvi, puu ja metalli. Vaarallinen jäte erotellaan ja vietään satamassa erilliseen keräyspisteeseen.

Konehuoneessa syntyy öljysekoitteista jättevettä, pilssivettä, joka separoidaan ja eroteltu öljy siirretään aina maihin. Sääntöjen mukaan mereen voi päästää vettä, jonka öljypitoisuus on enintään 15 ppm, mutta useilla laivoillamme on tehokkaammat separaattorit. Pilssivettä siirretään myös maihin.

MARPOL-yleissopimus sisältää määräyksiä mustan veden, eli käymäläjäteveden, käsittelystä. Finnlinesin ropax-laivat toimittavat sekä mustan että harmaan veden maihin kunnalliseen jätevesiverkkoon. Rahtilaivoissa on lippuvallion hallinnon hyväksymät vedenpuhdistuslaitteistot. Tavoitteena on vähitellen vähentää ja lopettaa päästämistä edes käsiteltyä jättevettä Itämereen. Osa rahtilaivoista siirtää jo käsiteltyt jätevedet maihin tekniikan tämän mahdollistaessa.

Finnlines liikennöi ekologisesti herkillä merialueilla, lähinnä päästöjen valvonta-alueilla, toisin sanoen Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa, joissa polttoaineen rikkipitoisuusraja on MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti ollut 0,10 prosenttia vuodesta 2015 alkaen. Maailmanlaajuisesti rikkipitoisuusraja laski 3,5:stä 0,5 prosenttiin vuoden 2020 alussa. Finnlines on asentanut pakokaasujen pesujärjestelmiä 24 laivaan vuodesta 2015 alkaen.

Painolastivettä käytetään aluksen vakavuuden ja trimmin ylläpitämiseen, mutta sen mukana saattaa kulkeutua haitallisia lajeja, jotka syrjäyttävät alkuperäislajeja ja järkyttävät herkkää ekologiaa. IMO:n painolastivesisopimuksen mukaisesti Finnlinesin kaikkiin laivoihin on asennettu käsittelylaitteistot ja painolastivesi käsitellään sääntöjen mukaisesti.

Satamien ympäristöasiat

Satama- ja ahtaustoiminnot ovat tärkeä osa konsernin tehokkuutta ja tuotantoa. Finnsteve-yhtiöt ovat jatkaneet investointeja uudenaikaiseen kalustoon ja ajoneuvoihin, jotka vievät ympäristöohjelman uudelle tasolle. Uusien vetomestarien NOx-päästöt laskevat 96 prosenttia ja hiukkaset 97 prosenttia verrattuna aiempaan Tier 1-kalustoon. Uudet sähköautot ja minibussit ovat päästöttömiä.

Finnsteve-yhtiöillä on ISO 14 001 -standardin ja ISO 9001 -standardin mukaiset voimassaolevat sertifiikaatit.

Satamatoimintojen polttoaineen kulutus oli 1 029 863 litraa vuonna 2023, vähennystä lähes 12 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Luku sisältää Helsingin, Turun ja Naantalin toiminnot.

Turvallisuus ja turvatoimet

Kaikki alukset ja alusten hoidosta vastaava maaorganisaatio on sertifioitu kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, eli ISM-säännösten, mukaisesti. Kaikki alukset ja satamarakenteet täyttävät myös kansainvälisen ISPS-turvasäännösten vaatimukset.

Tekniikan kehittyminen, kuten digitalisaatio, integrointi ja automaatio, mahdollistaa ilkkivaltaiset hyökkäykset laivojen

ohjaus- ja hallintajärjestelmiin. Tästä syystä laivanomistajat ovat tunnistaneeet kyberturvallisuustavoitteet, joilla on merkitystä laivan turvalliselle operoinnille.

Merenkulkuviranomaiset, luokituslaitokset ja sisäiset auditointitarkastavat laivoja säännöllisesti. Turvallisuus- ja ympäristöriskien varalta laivat pitävät säännöllisesti sekä omia sisäisiä hätätilanneharjoituksia että yhteisharjoituksia viranomaisten, kuten rajavartiolaitoksen, poliisin ja paikallisten pelastuslaitosten, kanssa.

Satamissa ahtausyrittäjillä on turvallisuusjärjestelmät, jotka sisältävät ehkäiseviä toimenpiteitä sekä tiedottamis- ja toimintaohjeita onnettomuustilanteiden varalle. Satamissa on kalustoa tulipalojen sekä öljy- ja kemikaalionnettomuuksien torjuntaan.

Lainsäädäntö

IMO ohjaa turvallisuus- ja ympäristösäännöstyötä. MARPOL 73/78 -yleissopimus säätelee mm. jätteitä ja käymälävesiä sekä ilmapäästöjen ehkäisemistä. SOLAS-yleissopimus säätelee meriturvallisuutta ja se sisältää laivan rakentamiseen, hengenpelastusvarusteluun ja navigointiin liittyviä sääntöjä. Yhtiön satamatoimintoja ohjaa kansallinen ja kansainvälinen lainsäädäntö.

Laivojen turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukaisen kierrätyksen varmistamiseksi IMO:ssa on ratifioitu ns. Hong Kongin sopimus, joka tulee voimaan vuonna 2025. EU on hyväksynyt laivojen kierrätystä ja vaarallisten aineiden, kuten elohopean, kadmiumin ja lyijyn, inventaariota koskevan säännösten. Asiantuntijat ovat tunnistaneeet laivojen varustuksessa ja järjestelmissä olevat vaaralliset aineet, joista on pidettävä inventaaria aluksen koko elinkaaren ajan.

Ympäristösertifiointi

ISO 14001:2015 -standardin mukainen ympäristöjohtamisjärjestelmä tarkastettiin maaorganisaatioissa ja laivoilla vuonna 2023 ja uusi sertifiikaatti myönnettiin. Sertifiointi käsittää kaikkien Finnlinesin lipun alla liikennöivien laivojen hoidon ja miehityksen, ostotoiminnot, uudisrakennukset sekä lasti- ja laivatoiminnot.

Sidosryhmät

Ympäristö- ja turvallisuusasioiden kannalta tärkeimmät sidosryhmät ovat lippu- ja satamavallion viranomaiset, omistajat, asiakkaat, henkilöstö, satamaoperaattorit, luokituslaitos ja alihankkijat sekä satamien ja väylien lähiasukkaat.

Finnlines on edustettuna Ruotsin ja Suomen varustamoyhdistysten teknisissä komiteoissa sekä ympäristö- ja turvallisuuskomiteoissa ja yhtiö tekee yhteistyötä merenkulun oppilaitosten ja tutkimuskeskusten kanssa.

Vuonna 2023 Finnlines tuki useita tutkimusprojekteja, kuten Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamkin MEPTec-projektia (merenkulun päästöhallintatekniikoiden vertailu), Braunschweigin ja Hampurin yliopistojen yhteistyössä WK Consultin ja BAW'n toteuttamaa IHATEC-projektia potkurivirran aiheuttamasta eroosiosta. Finnlines on ollut mukana Itämeren tilannetta reaaliajassa seuraavassa Suomen ympäristökeskuksen Alg@line-hankkeessa yli 20 vuoden ajan antamalla laivoistaan tilan tutkimuskäyttöön.