

Olemme sitoutuneet vastuulliseen merikuljetuspalveluiden tuotantoon ja kehitämme toimintaamme jatkuvasti.



# Ympäristö ja turvallisuus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö, IMO, on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseksi ja ilmaston lämpenemisen pysäyttämiseksi. Haasteena on alentaa merenkulun päästöjä vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasosta. Koska tekniset ja operatiiviset energiatehokkuustoimet ovat välttämättömiä, merenkulkuala on keskustellut mahdollisista lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimista tavoitteen saavuttamiseksi.

Finnlines on ollut oikealla reitillä, sillä yhtiön laivasto on vähentänyt CO<sub>2</sub>-päästöjä noin 30 % vuoteen 2008 verrattuna.

Vuonna 2019 Finnlinesin meriliikenteessä kului 325 647 tonnia raskasta polttoöljyä ja dieselöljyä, mikä merkitsee lähes 3 % vähennystä vuoteen 2018 verrattuna.

## **Kestävän kehityksen investointeja**

Finnlines jatkaa investointeja energiatehokkuuteen ja kestävään kehitykseen, kun uusia laivoja suunnitel-

laan ja rakennetaan. Tulevien roro- ja ropax-alusten teknisiin innovaatioihin kuuluu ilmavoitelujärjestelmä, joka vähentää kitkaa ja hydrodynaamista vastusta ja pienentää samalla polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Aluksiin asennettavat suuritehoiset akkuyksiköt latautuvat merimatkan aikana. Koska laivoissa on myös maasähkövalmius, Finnlinesin on mahdollista saavuttaa nollopäästöt satama-aikana. Ilmapäästöjen eliminoinnin lisäksi maasähkö vähentää melua satamassa, mikä on tärkeää useille sidosryhmille.

>>



Ympäristö ja turvallisuus (jatkuu)



Uusissa ropax-aluksissa lastitilojen ilmastointi ja valaistus ohjautuvat olosuhteiden mukaan, jolloin energiaa ei kulu hukkaan. Kaksinopeuksinen alennusvaihe parantaa propulsiotehokkuutta.

#### **Muut ilmapäästöt**

Finnlines liikennöi pääasiassa erityisvalvonta-alueilla, ts. Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa, joissa laivapolttoöljyn rikkipitoisuusraja on 0,10 % MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti. Maailmanlaajuisesti rikkipitoisuusraja laskee nykyisestä 3,5 %:sta 0,5 %:iin 1.1.2020. Finnlines on täysin valmistautunut sääntömuutokseen, koska lähes kaikissa aluksissa käytetään päästöjen vähentämistekniikkaa.

Pohjanmerestä ja Itämerestä tulee typpioksidien valvonta-alue, NECA, 1.1.2021. NOx-raja koskee kaikkia 1.1.2021 jälkeen rakennettavia aluksia (kölinalasku) ja NOx-päästöt vähenevät 80 % nykytasoon verrattuna.

#### **Turvallisuus**

Kaikki alukset ja alusten hoidosta vastaava maaorganisaatio on sertifioitu kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, eli ISM-säännösten, mukaisesti. Säännöstö sisältää vaatimukset laivojen turvallisen käytön ja ympäristön-suojelun varmistamiseksi. Kaikki alukset ja satamarakenteet täyttävät myös kansainvälisen ISPS-turvasäännösten vaatimukset.

Merenkulkuviranomaiset, luokituslaitokset ja sisäiset auditoijat tarkastavat laivoja säännöllisesti. Turvallisuus- ja ympäristöriskien varalta laivat pitävät säännöllisesti sekä omia sisäisiä hätätilanne-harjoituksia että yhteisharjoituksia viranomaisten, kuten merivoimien, rajavartiolaitoksen ja paikallisten pelastuslaitosten, kanssa.

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

# Huomioimme turvallisuusnäkökohdat kaikessa toiminnassamme.

## Ympäristösertifiointi

ISO 14001:2015 -standardin mukainen ympäristöjohtamisjärjestelmä tarkastetaan vuosittain maaorganisaatiossa ja laivoilla. Sertifiointi käsittää kaikkien Finnlinesin liikenteessä olevien laivojen hoidon ja miehityksen, ostotoiminnot, uudisrakennukset ja muut projektit sekä lasti- ja laivatoiminnot.

## Sidosryhmät

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

Finnlines on edustettuna Ruotsin ja Suomen varustamoyhdistysten teknisissä komiteoissa sekä ympäristö- ja turvallisuuskomiteoissa ja tekee yhteistyötä merenkulun oppilaitosten ja tutkimuskeskusten kanssa. Yhtiö on mukana EU:n COMPLETE-lippulaivahankkeessa, jossa selvitetään keinoja vähentää laivojen mukanaan tuomien haitallisten vieraslajien leviämistä Itämerellä.

Finnlines on ollut mukana Itämeren tilannetta reaaliajassa seuraavassa Alg@line-hankkeessa yli 20 vuoden ajan. Finnlinesin Suomi-Saksa-reitillä liikennöivästä laivasta on annettu tila tutkimuskäyttöön. Vuonna 2019 laitteisto uusittiin ja ropax-laiva MS Finnmaidille on asennettu kattava kaasumittausjärjestelmä.

## Lainsäädäntö

IMO ohjaa turvallisuus- ja ympäristösäännöstyötä. Marpol 73/78 -yleissopimus säätelee mm. jätteiden ja käymälävesien mereen laskemista sekä ilmapäästöjen ehkäisemistä. SOLAS-yleissopimus säätelee meriturvallisuutta ja se sisältää laivan rakentamiseen, hengenpelastusvarusteluun ja navigointiin liittyviä sääntöjä. Myös yhtiön satamatoimintoja ohjaa kansallinen ja kansainvälinen lainsäädäntö.

Merenkulun aiheuttaman hiilijalanjäljen vähentämiseksi on luotu kaksi samankaltaista, vaikkakin erillistä, järjestelmää. EU:n asetus meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tark-

kailusta, raportoinnista ja todentamisesta tuli voimaan vuonna 2018. Laivanomistajien ja operaattoreiden tulee raportoida laivojen polttoaineenkulutus, niistä aiheutuvat CO<sub>2</sub>-päästöt ja kuljetussuorite Euroopan komissiolle. IMO:n maailmanlaajuinen tietojenkäsittelyjärjestelmä alkoi 2019 ja ensimmäiset raportit toimitetaan kevään 2020 aikana.

Laivojen turvallisen kierrätyksen varmistamiseksi IMO:ssa on hyväksytty ns. Hong Kongin sopimus, mutta sitä ei ole vielä ratifioitu. Tästä syystä EU on hyväksynyt laivojen kierrätystä ja vaarallisten aineiden inventaariota koskevan säännöstyön. Finnlines on tehnyt vaarallisten aineiden asiantuntijoiden kanssa sopimuksen inventaarioiden teosta vuonna 2020.

## Painolastivedet

Painolastivettä käytetään aluksen vakavuuden ja trimmin ylläpitämiseen, mutta sen mukana saattaa kulkeutua haitallisia lajeja, jotka syrjäyttävät alkuperäislajeja ja järkyttävät herkkää ekologiaa. Painolastiveden vaihto on ollut pakollista sopimuksen voimaantulon jälkeen vuonna 2017, jos laivassa ei ole käsittelylaitteistoja. Poikkeuksena on Itämeri, jossa ehdot etäisyydestä lähimpään maahan ja veden syvyydestä eivät täyty. Laivoihin on asennettava käsittelylaitteistot siirtymäkauden aikana ja Finnlines on asentanut ensimmäisen laitteiston ropax-laivaan joulukuussa 2019.

## Muut ympäristönäkökohdat

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

MARPOL sisältää määräyksiä mustan veden, eli käymäläjätteen, käsittelystä. Finnlinesin ropax-laivat toimittavat sekä mustan että harmaan veden maihin kunnalliseen jätevesiverkkoon. Rahtilaivoissa on lippuvalltion hallinnon hyväksymät vedenpuhdistuslaitteistot.

Finnlines tekee yhteistyötä jätehuolto-yhtiöiden kanssa, jotta jätteet saadaan kierrätettyä mahdollisimman tehokkaasti. Osa jätteestä hyödynnetään energiana. Suurimmat kierrätettävät jakeet ovat muovi, biojäte, lasi, paperi, pahvi, puu ja metalli. Vaarallinen jätte erotellaan ja viedään satamassa erilliseen keräyspisteeseen.

Kemikaali- ja pesuaineet voivat vahingoittaa terveyttä ja ympäristöä. Vuonna 2019 laadittiin koko yhtiötä koskeva standardi ja käyttöohjeet päivitettiin haittojen ehkäisemiseksi.

## Ympäristöasiat satamassa

Finnsteve-yhtiöissä ympäristötyö keskittyy varastoinnin, laitteiden ja kiinteistöjen ylläpidon ja huollon tuottamien ilmapäästöjen ja jätteiden vähentämiseen. Vuonna 2019 Finnsteve-yhtiöillä on ISO 14 001 -standardin ja ISO 9001 -standardin mukaiset voimassaolevat sertifikaatit. Ulkopuoliset konsultit tekivät energiatehokkuusdirektiivin ja -lain mukaiset energiakatselmukset ja arvioivat energiasäästämismahdollisuuksia.

Satamatoimintojen polttoaineen kulutus oli noin 1 041 tonnia vuonna 2018. Luku sisältää Helsingin, Turun ja Naantalien toiminnot. Lisäystä edelliseen vuoteen verrattuna oli 4,5 %, mikä johtuu lastiyksiköiden kasvaneista määristä.