

# **YRITYSVASTUU JA KESTÄVÄ KEHITYS**

Case M/S Finlandia

## Tiivistelmä

Tekijä(t) Lehtola-Marjomaa, Kirsimaria	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK Sivumäärä 30+1	Valmistumisaika Kevät 2020
Työn nimi <b>Yritysvastuu ja kestävä kehitys.</b> Case M/S Finlandia		
Tutkinto Tradenomi		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyössä käsitellään yritysvastuullisen toiminnan toteutumista Eckerö Linen M/S Finlandialla. Tutkimuksen pääpaino oli ympäristövastuun näkökulmassa. Tutkimuksessa selvitettiin, miten ympäristövastuullinen toiminta vaikuttaa taloudelliseen tulokseen. Työssä pyrittiin etsimään kehitysehdotuksia M/S Finlandian ympäristövastuullisen toiminnan edistämiseksi.</p> <p>Työn teoriaosuudessa perehdytään yritysvastuullisen toiminnan periaatteisiin, suomalaisen merenkulkualan, lainsäädäntöön ja Itämeren tilanteeseen. Opinnäytetyön tutkimus suoritettiin laadullisena tutkimuksena. Tutkimus suoritettiin haastattelemalla kolmea henkilöä, joista kaksi työskentelee M/S Finlandialla ja yksi haastateltavista työskentelee Eckerö Linen hallinnossa. Haastateltavien henkilöiden tehtävänkuvaan vastuullisuus kuuluu olennaisena osana. Tutkimuksessa selvitetään myös M/S Finlandian henkilökunnan mielipiteitä yritysvastuusta ja ympäristövastuullisesta toiminnasta.</p> <p>Tutkimustuloksen mukaan M/S Finlandialla on otettu ympäristövastuullinen toiminta osaksi yrityksen strategiaa ja laivalla on tehty useita parannuksia ympäristön hyväksi. Tutkimuksen pohjalta selviää, että ympäristövastuullisuus on tuonut taloudellista etua. M/S Finlandian henkilökunta on yleisesti ottaen tyytyväinen ja pitää työnantajaansa vastuullisena yrityksenä.</p> <p>Yhteenvedona voidaan todeta, että M/S Finlandian on ympäristövastuullinen toimija, mutta näkyvyyden ja kilpailuedun saavuttamiseksi toimintaa kannattaa kehittää eteenpäin.</p>		
Asiasanat merikuljetus, yritysvastuu, Itämeri, Eckerö Line		

## Abstract

Author(s) Lehtola-Marjomaa, Kirsimaria	Type of publication Bachelor's thesis	Published Spring 2020
	Number of pages 30+1	
Title of publication <b>Corporate responsibility and sustainable development.</b>		
Case: M/S Finlandia		
Name of Degree Bachelor of Business Administration		
Abstract <p>The thesis deals with the implementation of corporate responsibility activities at Eckerö Line's M / S Finlandia. The main focus of the research was from the perspective of environmental responsibility. The study examines how environmentally responsible operations affect financial performance. The aim of the work was to look for development proposals to promote M/S Finlandia's environmentally responsible operations.</p> <p>The theoretical part of the thesis introduces the principles of corporate responsibility, the Finnish shipping industry, legislation and the situation in the Baltic Sea. The research of the thesis was carried out as a qualitative research. The study was conducted by interviewing three people, two of whom work at M/S Finlandia and one of the interviewees works in the administration of Eckerö Line. Responsibility is an integral part of the job description of the interviewees. The survey also examines the opinions of M/S Finlandia's staff on corporate responsibility and environmentally responsible operations.</p> <p>According to the research result, M/S Finlandia includes environmentally responsible operations as part of the company's strategy and several improvements have been made to the environment for the benefit of the ship. The study shows that environmental responsibility has brought economic benefits. M/S Finlandia's personnel are generally satisfied and consider their employer to be a responsible company.</p> <p>In summary, M/S Finlandia is an environmentally responsible operator, but in order to achieve visibility and competitive advantage, it is worth developing its forward operations.</p>		
Keywords Marine traffic, corporate responsibility, Baltic Sea, Eckerö Line		

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	1
1.1	Opinnäytetyön tausta .....	1
1.2	Opinnäytetyön aihe ja tavoitteet .....	2
1.3	Tutkimusmenetelmä ja opinnäytetyön rakenne .....	3
2	YRITYSVASTUU .....	4
2.1	Vastuullisuus on kehityksen perusedellytys .....	4
2.2	Vastuun määritelmä .....	4
2.3	Taloudellinen vastuu .....	6
2.4	Sosiaalinen vastuu .....	7
2.5	Ympäristövastuu .....	7
3	KESTÄVÄ KEHITYS .....	8
3.1	Ympäristötietoisuuden herääminen .....	8
3.2	Ympäristöystävällinen yritys .....	9
3.3	Ympäristömerkki .....	9
4	SUOMEN MERILIIKENNE .....	11
4.1	Merenkulkualan yritys vastuullinen liiketoiminta .....	11
4.2	Merenkulun ympäristövaikutukset .....	12
4.3	Erityinen Itämeri .....	13
4.4	MARPOL ja Itämeri .....	13
5	ECKERÖ-KONSERNI .....	15
5.1	M/S Finlandia .....	15
5.2	Suomen lippu .....	16
6	VASTUULLINEN LIIKETOIMINTA M/S FINLANDIALLA .....	18
6.1	Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus .....	18
6.2	Merikapteeni R.S. ....	19
6.3	Supply Chain Manager J.H. ....	20
6.4	Food and Beverage Manager M.L. ....	22
6.5	M/S Finlandian henkilökunta .....	24
7	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	28
7.1	Yhteenveto .....	28
7.2	Kyselyn luotettavuuden arviointi .....	29
	LÄHTEET .....	31
	LIITTEET .....	35

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Opinnäytetyön tausta

Ilmastonmuutos ja ympäristönsuojelu ovat esillä mediassa ja erilaisilla internetin keskustelupalstoilla lähes päivittäin. Suurta huolta herättää myös matkailun vaikutus ilmaston lämpenemiseen ja usein kysytään, mikä matkustustapa on paras vaihtoehto ympäristön kannalta. Tutkimus on osoittanut, että laivamatka voi aiheuttaa jopa saman verran päästöjä kuin lentäminen, joka mielletään yleisesti eniten päästöjä aiheuttavaksi matkustustavaksi. Lentämistä ja laivamatkaa ei kuitenkaan voi täysin verrata toisiinsa, sillä jo laivan valinnalla on merkitystä. Kehittyvä tekniikka on tuonut laivoille paljon ympäristöystävällisyyttä lisääviä muutoksia. (Viljanen 2019.)

Vanhan sanonnan mukaan Suomi on saari, ja eräällä tavalla se pitää paikkansa. Suomen talous on äärimmäisen riippuvainen merikuljetuksista, sillä noin 80 prosenttia vienti- ja tuontikaupasta kulkee laivoilla. Suomalaisilla laivoilla on velvollisuus pitää huolta kuljetusten jatkuvuudesta myös kriisitilanteen aikana. Itämeri tarjoaa Suomelle reitin ympäri maailmaa. Suomalaiset matkustavat laivoilla mielellään, ja Viro on ollut pitkään suomalaisten suosituin matkakohde (Tilastokeskus 2019). Nopea laivamatka, runsas tarjonta ja edulliset matkaliput luovat houkuttelevan yhdistelmän.

Itämeri, joka on Suomelle tärkeä, on myös äärimmäisen herkkä ja suojelua vaativa alue. Itämeren luontoa suojellaan lainsäädännöllä. Samoin laivaliikenteelle on asetettu useita sääntöjä ympäristön edun vuoksi ja niiden noudattamista tarkkaillaan. Itämeri on hyvin vilkkaasti liikennöity alue, arviolta jopa 2000 alusta kulkee sen aalloilla joka hetki, joten onnettomuuksia voi tapahtua. Esimerkiksi öljyonnettomuudesta voi aiheuttaa Itämerelle erittäin vakavia ja pitkäkestoisia seurauksia. (WWF 2020.)

Suomessa erityisesti vapaa-ajan laivamatkustajista kilpailee kolme suurta varustamo, jotka tarjoavat matkoja Viroon ja Ruotsiin. Tämän lisäksi on myös muita varustamoita, jotka ottavat matkustajia vastaan, mutta pääpaino on rahdin kuljetuksessa. Lainsäädäntö sitoo varustamojen toimintaa, mutta yrityksillä on myös vapaus ottaa vastuuta ja kehittää toimintaansa ympäristön hyväksi. Muutokset ja uudistukset vaativat sijoituksia, joten valintatilanteessa punnitaan kustannusten ja siitä saadun hyödyn arvo. Vastuullisuus on keino saada arvokasta näkyvyyttä, ja yritykset tuovat sitä mielellään esille. On kiinnostavaa selvittää mitä todellisia tekoja kauniiden sanojen takana piilee.

Laiva on myös merimiehen koti työjakson aikana ja työkaverit ovat useille kuin toinen perhe. Merimiehen elämä on ajoittain hyvin raskasta, mutta usein siitä on muodostunut

elämäntapa ja ”maissa” työskentely tuntuu mahdottomalta ajatukselta. Suomalainen merimies on alansa ammattilainen, jonka hyvinvoinnista pyritään pitämään huolta. Työssäjaksamisen tukeminen edellyttää työnantajalta sosiaalisen vastuun alueelle kuuluvia toimia, joista osa on täysin vapaaehtoisia. Varustamon sosiaalinen ja taloudellinen vastuu kulkevat käsi kädessä siinä tilanteessa. Tässä opinnäytetyössä merimiehet saavat äänensä kuuluville ja kertovat oman arvokkaan mielipiteensä.

## 1.2 Opinnäytetyön aihe ja tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tekijä on työskennellyt erilaisilla Itämeren alueella kulkevilla laivoilla viimeisen kahden vuoden ajan. Kokemus herätti pohtimaan laivaliikenteen vaikutusta Itämeren tilanteeseen ja sitä ympäröivään luontoon. Tästä syntyi jatkokysymys, joka on ohjannut koko opinnäytetyöprosessia, eli miten laivat ja varustamot korvaavat omalla toiminnallaan luonnolle aiheuttamansa rasituksen.

Kysymys laajeni kattamaan laivan aiheuttamien päästöjen lisäksi myös laivalla tehtäviä hankintoja, kuten erilaiset myytävät tuotteet ja ravintoloissa tarjottava ruoka. Matkustajat tulevat laivoille viettämään aikaa ja viihtymään. Ravintolan noutopöytä on suosituimpia kohteita, joten ruokaa kuluu paljon ja siitä syntyy myös hävikkiä. Tavoitteena oli ottaa selville, miten tämä vaikuttaa ravintolapalvelujen toimintaan taloudellisesti ja miten turhia kuluja hillitään. Ympäristön huomioimisesta aiheutuvat taloudelliset säästöt ovat ohjanneet tutkimuksen tekoa.

Opinnäytetyön tekijä ehdotti tutkimuksen aihetta Eckerö Linen varustamolle, joka hyväksyi aiheen ja lähti mukaan tukemaan tutkimusta. Varustamo on pyrkinyt aktiivisesti kehittämään yritys vastuullista toimintaa, joten tämä tutkimus pyrkii tukemaan myös varustamon työtä. Aihe rajattiin käsittelemään M/S Finlandian toimintaa, joka kulkee päivittäin Helsingin ja Tallinnan välillä. Alus kuljettaa rahtia, mutta pääpaino on matkustajaliikenteessä.

Opinnäytetyössä kartoitettiin myös laivan henkilökunnan omaa käsitystä Eckerö Linen varustamosta vastuullisena työnantajana. Toimeksiantajan toivomuksesta tutkittiin erityisesti henkilökunnan mielipiteitä ympäristövastuusta ja pyydettiin kehitysehdotuksia, joita voisi toteuttaa M/S Finlandialla.

Opinnäytetyön päätutkimuskysymys on:

- Miten yritys vastuu toteutuu Eckerö Linen M/S Finlandialla?

Tutkimusta tuki alakysymykset:

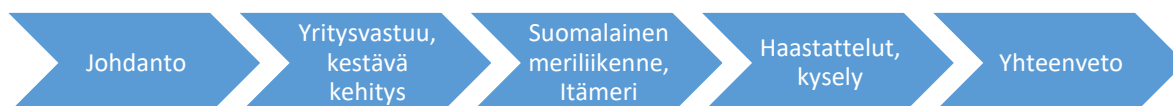
- Miten vastuullisuus vaikuttaa toiminnan kustannuksiin? Onko vastuullinen toiminta taloudellisesti kannattavaa vai aiheuttaako se ylimääräisiä kustannuksia?
- Miten M/S Finlandian miehistö kokee vastuullisen toiminnan ja miten he haluaisivat kehittää työnantajan toimintaa?

### 1.3 Tutkimusmenetelmä ja opinnäytetyön rakenne

Tutkimusmenetelmä on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Tutkimus suoritetaan case-tutkimuksena, eli tapaustutkimuksena. Tarkoituksena oli selvittää, miten toimeksiantajaan liittyvät tutkimuskysymykset toteutuvat ja miten ne vaikuttavat toimeksiantajan toimintaan. Pyrkimys oli tehdä yritys vastuullisuutta käsittelevä kartoitus ja etsiä kehitysehdotuksia, joita toimeksiantaja voi hyödyntää omassa toiminnassaan. Kvalitatiiviselle tutkimukselle on olennaista, että se ei aseta oletuksia, eli hypoteesia, tutkimuksen tuloksesta. Tällä tutkimukselle ei siten ole hypoteesia.

Opinnäytetyö koostuu toisiaan tukevista teoreettisesta osuudesta sekä empiirisestä osuudesta. Aluksi perehdytään yritys vastuullisuuden toiminnan käsitteeseen ja sen kolmeen osaluokkaan, eli taloudellinen vastuu, sosiaalinen vastuu ja ympäristövastuu. Sen jälkeen syvennytään tarkemmin ympäristövastuuseen ja kestävä kehityksen periaatteeseen. Viides kappale tutkii suomalaista merenkulkua, Itämeren erityispiirteitä ja merenkulkua ohjaavaa lainsäädäntöä.

Opinnäytetyön empiirinen osuus aloitetaan haastattelemalla M/S Finlandian kapteenia, jonka jälkeen seuraa laivan hankinnoista vastaavan Supply Chain Managerin ja ravintolitoiminnasta vastaavan Food and Beverage Managerin haastattelut. Näitä seuraa henkilökunnalle suoritettu kyselytutkimus. Opinnäytetyön viimeisessä kappaleessa on yhteenveto, jossa käydään läpi henkilöstökyselyn vastaukset ja arvioidaan tutkimuksen validiteettiä. Lopuksi esitetään kehitysideoita sekä jatkotutkimusehdotus.



Kuvio 1. Opinnäytetyön rakenne

## 2 YRITYSVASTUU

### 2.1 Vastuullisuus on kehityksen perusedellytys

Suomalaisen yhteiskunnan kehityksessä vastuullisuuden käsite on ollut ohjaavana tekijänä sen jokaisessa vaiheessa. Erityisesti teollistumisen alkuaikoina paikkakunnalle perustetun tehtaan omistajilla oli laaja vaikutusvalta kylän vaurauden, sosiaalisten palvelujen sekä kulttuurin kehittämisessä. Henkilökohtaisen taloudellisen hyödyn hakeminen oli luonnollisesti toiminnan keskipiste, mutta yhtä lailla omistaja ymmärsi toimintansa merkityksen ympäröivälle yhteiskunnalle. Liiketoiminnan vaikutuksista ympäristöön ei kuitenkaan juuri huolehdittu, vaan luonnon katsottiin olevan ihmiskuntaa varten luotu hyödyke ja toiminnan aiheuttamat vauriot vain välttämätön paha. (Ketola 2005, 15.)

Yrityksen toimintaa ei ohjannut yksinomaan omistajien hyväntahtoisuus ja auttamisen halu. Työehtosopimus oli tuntematon käsite, joten tehtaan omistajalla oli lähes rajaton valta määrätä työntekijöidensä työajasta, palkasta ja muista työhön liittyvistä ehdoista. Omistajan henkilökohtaiset arvot ja mielipiteet ohjasivat kaikkea toimintaa ja yhteisen hyvän tavoittelu ei välttämättä ollut ensisijainen motiivi. (Ketola 2005, 14-15; Talvio & Välimaa 2004, 19-25.)

### 2.2 Vastuun määritelmä

Yritysvastuu, vastuullinen yritystoiminta ja yhteiskuntavastuu ovat useimmiten käytettyjä käsitteitä, kun pyritään kuvaamaan yritystoiminnan vaikutuksia sitä ympäröivään yhteiskuntaan. Käsitteitä yhdistää se, että vastuullisuuden ymmärretään olevan laajempaa kuin jo olemassa olevan lainsäädännön ja ohjeiden tunnollista noudattaminen. Vastuullisuuden käsitettä ei voi kuvailla yhdellä oikealla tavalla, mutta se on poikkeuksetta lähes aina toteuttajansa tietoinen ja vapaaehtoinen valinta, joka on mukana ohjamassa päätöksiä yrityksen toiminnan uudistamisen, kehittämisen ja arvioinnin yhteydessä. Vastuulliseen toimintaan vaikuttavat yrityksen sidosryhmien, eli omistajien ja rahoittajien vaatimukset tai henkilökunnan tarpeet, mutta myös yhteiskunnan odotuksilla ja sitä ympäröivällä kulttuurilla on merkittävä vaikutus. Tänä päivänä yhä useammat toimijat ovat siirtyneet käyttämään yritys vastuun käsitettä omassa viestinnässään tuodakseen esille, miten vastuullisuus näkyy sen päivittäisessä toiminnassaan yhteiskunnan jäsenenä. (Knuutinen 2014, 90; Harmaala & Jallinoja 16-17.)

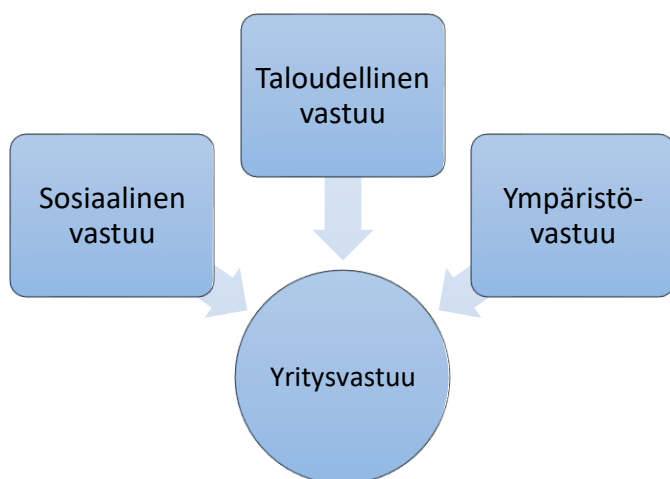
Vuonna 1970 amerikkalainen yhteiskuntafilosofi ja taloustieteilijä Milton Friedman julkaisi artikkelin, jossa hän teki selkeä eron yritystoiminnan ja yhteiskunnan välille. Friedmanin

mukaan yrityksen ainoa tarkoitus oli tuottaa taloudellista voittoa omistajilleen eikä sillä ole mitään muita velvoitteita. (Mäkinen & Kourula 2008, 94.)

Friedman näki yritystoiminnan yhteiskunnasta erillisenä yksikkönä, mutta tänä päivänä yritystoiminta perustuu yhteiskunnan kanssa käytyyn vuoropuheluun. Yritys ei voi enää olla yhteiskunnasta erillään oleva toimija, vaan sen täytyy olla jatkuvassa vuorovaikutuksessa ympäristönsä kanssa toimintansa varmistamiseksi. Yritykset tuottavat yhteiskunnalla työpaikkoja, tarjoavat palveluja ja avustavat talouden ylläpidossa. Työntekijät hyötyvät yrityksen maksamasta palkasta ja yrityksen verotulot puolestaan tukivat yhteiskunnan toimintaa. Yhteiskunta puolestaan vastaa tarjoamalla yritykselle työvoimaa, ostamalla sen valmistamia tuotteita tai palveluita ja luomalla pohjan yrityksen toiminnan edellytykselle. (FIBS 2016.)

Aiemmin vastuulliseksi miellettiin yleisesti yritys, joka huolehti ympäristöstään, suojeli luontoa ja pyrki minimoimaan toimintansa aiheuttamia haittavaikutuksia. 1990-luvun alussa John Elkington toi julkisuuteen kehittämänsä kolmen pilarin mallin (englanniksi *Triple bottom line*), joka kannusti tarkastelemaan vastuullisuuden käsitettä laajemmalla kannalla. Elkingtonin teoriassa yritysvastuun kokonaisuus muodostuu taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristönvastuun osa-alueista. (Koipijärvi & Kuvaja 2017, 17.)

Suomessa Elinkeinoelämän keskusliitto puhuu julkisuudessa yritysvastuun puolesta ja lisää yritys-elämässä tietoisuutta vastuullisuuden käsitteestä. Sen toiminnan ajatus perustuu Elkingtonin luomaan kolmeen osa-alueen muodostamaan kokonaisuuteen (kuviot 2), jotka toimivat yhteistyössä toisiaan tukien. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2020a.)



Kuvio 2. Yritysvastuun kolme osa-aluetta (mukailtu Elinkeinoelämän keskusliitto 2020b)

## Strateginen yritysvastuu

Perinteinen yritys vastuullisen ajattelun malli katselee kaikkia osa-alueita erillisinä kokonaisuuksina, jotka eivät kytkeydy toisiinsa. Tästä ajattelusta on kehittynyt strateginen yritys vastuu, joka näkee yritys vastuun alueet jatkuvana ja toisiaan palvelevana ketjuna muodostaen yhteisen kokonaisuuden. Ympäristö vastuu ei voi erillinen, yksittäin käsiteltävä teema, vaan taloudellinen ja sosiaalinen vastuu vaikuttavat siihen liittyviin päätöksiin omalta osaltaan. (Harmaala & Jallinoja 2012, 17-19.)

Strateginen yritys vastuu muodostuu, kun yritys ymmärtää sen oman arvokulttuurin osaksi. Perinteinen yritys vastuu pyrki todistamaan miksi ja ketä varten se on olemassa. Vastuullisilla teoilla etsittiin keinoja näyttää olevansa yhteistyökumppaneiden ja asiakkaiden luottamuksen arvoinen. Strateginen ajattelu ohjaa pohtimaan mitä annettavaa yrityksellä on yhteiskunnalle saaden samalla parhaan mahdollisen taloudellisen hyödyn. Tämä toteutuu, kun sijoituskohteita etsitään kehityskohteista, jotka kehittävät ratkaisuja erilaisiin yhteiskunnallisiin ongelmakohtiin. Vastuullisuus nähdään näin laajempänä kuin pelkkä yritykselle aiheutuva kuluera ja nähdään siitä aiheutuva hyöty myös oman alueen ulkopuolelle. (Sitra 2013.)

### 2.3 Taloudellinen vastuu

Yrityksen taloudellinen vastuun perusajatus on yleisesti jaettu kahteen osaan: riittävän voiton tuottaminen yrityksen omistajille ja samalla yrityksen arvon säilyttäminen, jotta varmistetaan yrityksen selviytyminen myös tulevaisuudessa. Taloudellisen vastuun velvollisuuksien alle kuuluu myös yrityksen rahoittajien, kuten sijoittajien ja pankkien, vaatimusten täyttäminen. Nämä yhdessä luovat yrityksen toimintakyvyn edellytyksen perustuksen, joka ohjaa päätösten tekoa ja suunnittelua. (Ketola 2005, 32.)

Taloudellinen vastuu edellyttää, että yritys huolehtii työntekijöistä, alihankkijoista, tavarantoimittajista ja muista tahoista, jotka ovat yrityksen kanssa suorassa yhteistyössä. Välillisesti vastuu velvoittaa tarjoamaan asiakkaille vastinetta rahoille, eli tuottaa laadukkaan tuotteen tai palvelun sovittuun aikataulun rajoissa. Välillinen vastuu heijastuu myös yhteiskunnassa, kun yritys voi toiminnan laajentuessa ottaa työhön lisää henkilökuntaa tai ostaa omaa yritystä tukevia palveluja muilta yrityksiltä. (Ketola 2005, 32-33.)

Taloudellinen vastuu velvoittaa miettimään toiminnan rajoja ja kysymään milloin voiton tavoittelu ylittää liiallisen ahneuden rajan. Useimmissa yhteiskunnissa yritysten ahneus on paheksuttavaa ja yritysten odotetaan jakavan tuottoa yhteiskunnan hyväksi. Silloin yhteiskunnan asettamat säännöt ja yritys vastuun muut osa-alueet ohjaavat yritystä sille parhaaseen ratkaisuun. (Ketola 2005, 33-34.)

## 2.4 Sosiaalinen vastuu

Sosiaalisen vastuu on laaja kokonaisuus, joka vaihtelee sen mukaan minkä ryhmän näkökulmasta sitä tarkastellaan. Tiivistettynä se sisältää kaiken yrityksen toiminnan aiheuttaman suoranaisen vaikutuksen ihmisille ja yrityksen kanssa toimiville yhteistyötahoille. Ensisijaisesti yritys on vastuussa henkilöstölleen, joille yritys on velvollinen tarjoamaan turvalliset työskentelyolosuhteet, varmistamaan henkilöstön hyvinvoinnin ja varmistamaan työtehtävissä vaadittavan riittävän osaamisen tason. Asiakkaalla on oikeus saada laadukas ja turvallinen tuote tai palvelu. Yhteistyökumppaneiden kanssa on velvollisuus noudattaa yleisesti hyväksytyjä sääntöjä ja ohjeistuksia. (Harmaala & Jallinoja 2012, 20-21.)

Sosiaalista vastuuta voi nimittää myös yrityksen omatunnon ääneksi. Yhteiskunnan määräykset ja säännöt kertovat mikä on sallittua ja niiden noudattamista sosiaalinen vastuu ohjaa. Ristiriitatilanteessa taloudellinen vastuu ja sosiaalinen vastuu käyvät vuoropuhelua, jolloin on mietittävä, kumpi merkitsee enemmän ratkaisun saavuttamiseksi. Yhteiskunta, uskonto ja ympäröivä kulttuuri asettavat myös omat odotuksensa. Alueet, joissa ihmisten taloudellinen ja sosiaalinen tilanne ovat heikkoja, yrityksiltä usein odotetaan osallistumista yhteiskunnan ylläpitoon. Sellaisessa tilanteessa yrityksen oma sosiaalisen vastuun määrittelmä ohjaa valitsemaan itselleen sopivinta roolia. (Ketola 2005, 40-43.)

## 2.5 Ympäristövastuu

Ympäristövastuu ohjaa yritystä valitsemaan toimintatapojaan siten, että se ei vahingoita ympäristön kantokykyä ja ymmärtää sekä uusiutuvien että uusiutumattomien luonnonvarojen rajallisen määrän. Useat erilaiset ympäristönsuojelua määräävät lakiasetukset kuuluvat olennaisena osana yrityksen ympäristövastuuseen. Ympäristöön kohdistuvaa vaikutusta kuvataan yksilön tai yrityksen toiminnan aiheuttamalla ekologisella jalanjäljellä. Ympäristön hyvinvoinnille mahdollisimman pieni jälki on ihanteellisin vaihtoehto. (Ketola 2005, 46.)

Ympäristövastuu velvoittaa yrityksiä jatkuvaan toimintansa kehittämiseen sekä reagoimaan, kun toimintaa tarvitsee muuttaa ympäristön edun vuoksi. Tuotteen tai palvelun vaikutuksia täytyy tarkastella sen pitkäaikaisen vaikutuksen kannalta, joita ovat esimerkiksi pakkausmateriaalit ja niiden kierrätettävyys. Erityisesti taloudellinen vastuu on usein ratkaisevana tekijänä, kun yrityksessä tehdään ympäristövastuun alle kuuluvia ratkaisuja. Yritysten ympäristöstrategiasta on tullut merkittävä keino erottautua alan kilpailijoiden joukosta ja saada sen kautta laajaa näkyvyyttä. Vastuullisuus kohottaa yrityksen brändin arvoa ja imagoa sekä voi auttaa saavuttamaan huomattavaa taloudellista etua. (Ketola 2005, 46-47.)

### 3 KESTÄVÄ KEHITYS

#### 3.1 Ympäristötietoisuuden herääminen

Teollistumisen alkuaikoina, 1800-luvulla, ympäristönsuojelua ei pidetty oleellisena, kun taoudellisen hyödyn saavuttaminen oli pääosassa. Teollisuuden kehittyminen, sen tuomat laajemmat työllistämismahdollisuudet ja vaurauden lisääntyminen merkitsivät enemmän kuin mahdollinen vesistön tai ilmaston saastuminen. Erityisesti toisen maailmansodan jälkeen teollisuuden yhä kasvaessa ja samalla myös lisääntyneen kulutuksen myötä, heräsi kiinnostus yritystoiminnan ja ympäristöhaittojen välisestä yhteydestä ja haittojen torjumisesta ennalta. (Harmaala & Jallinoja 2012, 25-26.)

Biologi ja tietokirjailija Rachel Carson julkaisi vuonna 1962 suurta kohua aiheuttaneen teoksen *Äänetön kevät*, jossa käsiteltiin kemikaalien ja tuholaismyrkkujen vaikutusta ympäristöön. Teos ravisteli aiempia käsityksiä ja auttoi ihmiskuntaa ymmärtämään kemikaalien liikakäytön ympäristölle sekä oli omalta osaltaan kehittämässä nykyaikaista ympäristönsuojelua. (Rantanen 2012.)

1970-luvun alussa teollisuusmaissa virisi yhä laajempaa keskustelua ihmiskunnan toiminnan vaikutuksista luonnon hyvinvointiin. Vuonna 1972 Tukholmassa järjestettiin Yhdistyneiden kansakuntien (YK) ympäristökonferenssi, jossa kestävä kehitys mainitaan käsitteenä ensimmäisen kerran. Kestävän kehityksen käsite sai lopullisen muotonsa vuoden 1987 Yhdistyneiden kansakuntien maailmankomissiossa, joka tunnetaan myös puheenjohtajansa Gro Harlem Brundtlandin mukaan nimettynä Brundtlandin komissiona. Komission mukaan kestävä kehitys tarkoittaa toimintaa, joka varmistaa laadukkaan elämän myös tuleville sukupolville. Kestävän kehityksen perusajatuksena oli suojella luonnon monimuotoisuutta ja luonnonvaroja. (Tieteen termipankki 2020.)

Vuonna 2004 Euroopan parlamentti hyväksyi ympäristövastuudirektiivin, jossa Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat ympäristövahinkojen estämiseen ja jo syntyneiden vahinkojen korjaamiseen. Ympäristövastuudirektiiviä sovelletaan ammatilliseen toimintaan, joka aiheuttaa vahinkoa direktiivin soveltamisalaan kuuluville luonnonvaroille tai aiheuttaa ympäristövahingon riittävän todennäköisen uhan. Direktiivi toimii ”saastuttaja maksaa”-periaatteella, eli vahingon aiheuttaja on itse velvollinen ehkäisemään vahinkoja ennalta sekä korjaamaan ja korvaamaan aiheuttamansa vahingot. Ympäristövastuudirektiivi velvoittaa myös meriliikennettä ja sitä sovelletaan esimerkiksi laivojen aiheuttamien haitallisten aineiden päästöistä vesistöön. (Euroopan komissio 2020.)

### 3.2 Ympäristöystävällinen yritys

Tämän päivän asiakas on tiedostava kuluttaja, joka haluaa olla mukana vaikuttamassa yhteiskunnan tilaan omien ostopäätöstensä kautta. Ekologisuus, kestävä kehitys, ilmastonmuutos ja oman toiminnan aiheuttama hiilijalanjälki ovat suuria huolenaiheita. Vuonna 2018 Nuorisobarometri selvitti nuorten ostopäätöksiin vaikuttavia tekijöitä. Tutkimuksen mukaan lähes 70 prosenttia vastaajista oli huolissaan ilmastonmuutoksesta. Aihe oli ajankohtainen edellisen kerran vuoden 2008 tutkimuksessa ja silloin noin 40 prosenttia vastanneista kantoi huolta ilmaston tilasta. Tutkimuksen perusteella ekologiset valinnat ja ilmastonmuutoksen vastustaminen omalla toiminnallaan on ihailun arvoinen ja trendikäs elämäntyyli. (Pekkarinen & Myllyniemi 2018.)

Ilmastonmuutoksen aiheuttama huoli ja tietoisuus ympäristön tilasta, on pakottanut myös yrityksiä vastaamaan kasvavaan kysyntään sekä tuomaan kestävän kehityksen edistämisen osaksi yrityksen strategiaa. Jokaisen yrityksen toiminnan tavoitteena on tuottaa omistajalleen paras mahdollinen tuotto, joten usein ympäristöä suojelevan toiminnan kautta on haettu kustannusten säästöä. Energian ja materiaalien säästäminen, hävikin torjuminen, suunnitelmalliset hankinnat ja henkilöstön kouluttaminen ovat pitkäkestoisia investointeja, joilla voi saada merkittäviäkin kustannussäästöjä. Ympäristövastuu on myös kilpailuetu. Yrityksen ympäristöystävällisyys on merkittävä keino kehittää myönteistä yritysmielikuvaa sekä vaikuttaa sitä kautta asiakkaan ostopäätökseen. (Harmaala & Jallinoja 2012, 59-60.)

### 3.3 Ympäristömerkki

Ympäristömerkin tarkoituksena on kertoa puolueettomasti tuotteen ympäristövaikutuksista ja siten ohjata tuotteiden valmistusta sekä kuluttajien ostopäätöksiä ympäristön kannalta parhaimmalla tavalla. Virallinen ympäristömerkki myönnetään tuotteelle tai palvelulle, joka täyttää tietyt vaaditut laatu- ja ympäristökriteerit. Valmistajan täytyy itse hakea ympäristömerkkiä tuotteelleen sitä myöntävältä organisaatiolta. Merkki voi olla maksullinen ja se on aina tuotekohtainen. Merkki myönnetään yleensä määräajaksi ja sen käyttäminen velvoittaa noudattamaan ennalta asetettuja sääntöjä. Virallisten ympäristömerkkien lisäksi on olemassa useita erilaisia tuotteen vastuullisuudesta kertovia merkkejä, kuten luomutuotteelle myönnettävä merkki, epävirallisia ympäristömerkkejä sekä erilaisia tuotteen eettisyydestä kertovia merkkejä, joita käytetään esimerkiksi kosmetiikkatuotteissa. (Kuluttajaliitto 2020.)

Oheisessa luettelossa esitellään tarkemmin joitakin tuotteen tai palvelun vastuullisuudesta kertovia merkkejä.

- Joutsenmerkki, eli Pohjoismainen ympäristömerkki. Merkki voidaan myöntää sekä tuotteelle että palvelulle. Erilaisille tuoteryhmille on omat kriteerinsä. (Joutsenmerkki 2020.)
- EU-ympäristömerkki, joka toimii samalla periaatteella kuin Joutsenmerkki. (Ympäristömerkintä Suomi Oy 2020.)
- Aurinkomerkki. Suomalainen luomutuotteen merkki, jonka myöntää Evira. Merkkiä käyttävä tuote noudattaa EU:n luomusasetuksen vaatimukset. (Ruokavirasto 2020.)
- Leppäkerttumerkki on Luomuliiton oma merkki. Leppäkerttumerkki vaatii, että tuote täyttää EU:n luomusasetuksen vaatimukset. (Luomuliitto 2020.)
- MSC-sertifikaatti. MSC-merkki myönnetään kalastusalan yrityksille. Se kertoo, että yritys ei kalasta liikaa, ottaa huomioon toimintansa ympäristövaikutukset sekä noudattaa alan lakiasetuksia. (Marine Stewardship Council 2020.)
- Green Key on kansainvälinen matkailualan oma ympäristömerkki. Sen voi saada matkailualan yritys, joka on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan ympäristövas-  
tuun periaatteita. (Suomen ympäristökasvatus Oy 2020.)
- Avainlippu on Suomalaisen Työn Liitto ry:n rekisteröimä yhteisömerkki. Merkin myöntämisen edellytyksenä on, että tuotteen tai palvelun kotimaisuusaste on vähintään 50 prosenttia. (Suomalaisen Työn Liitto 2020.)
- Fairtrade, eli Reilun kaupan kansainvälinen sertifiointimerkki. Suomessa Reilun kaupan merkin myöntää Reilu kauppa ry. Merkki myönnetään tuotteelle, joka täyttää ympäristönsuojelun vaatimukset sekä takaa tuotteen valmistajalle asianmukaiset työlöt ja vähintään lainmukaisen palkan. Pienviljelijät saavat tuotteestaan vähintään Reilun kaupan takuuhinnan sekä Reilun kaupan takuulisän. (Fairtrade Finland 2020.)

## 4 SUOMEN MERILIIKENNE

Suomalaiselle ulkomaankaupalle vesikuljetus on erittäin merkittävässä osassa, sillä kuljetukset hoidetaan pääasiassa meriteitse. Suomesta pääsee laivaliikenteen avulla nopeasti ja kustannustehokkaasti eripuolille Eurooppaa sekä sieltä jatkokuljetuksilla ympäri maailmaa. Toimiva meriliikenne on siis olennainen Suomen talouden ja kilpailukyvyn ylläpidossa. Vuonna 2018 kaikesta ulkomaan kaupasta meriteitse kulki 84 prosenttia, kun vastaava luku maakuljetusten osalta oli noin 13 prosenttia. Merikuljetusten määrä on kasvanut tasaisesti 2010-luvun aikana (Tulli 2019).

Vastaavasti vuonna 2019 Helsingin Sataman kautta kulkevaa linjaliikennettä käytti yli 628 000 matkustajaa ja matkustajaliikenteen mukana on kulkenut noin 90 000 erilaista ajoneuvoa (Port of Helsinki 2020). Luku ei sisällä kansainvälisiä risteilyaluksia, joita saapuu Helsinkiin ja muualle Suomeen erityisesti kesäaikaan lähes päivittäin. Matkustajat viettävät kohteessa useimmiten yhden päivän ja jatkavat seuraavaan kohteeseen.

Työ- ja elinkeinoministeriön alainen Huoltovarmuuskeskus varmistaa, että suomalaisen yhteiskunnan kriittisimmät jatkavat toimintaansa myös kriisitilanteiden edessä. Huoltovarmuuskeskuksen Logistiikkasektorin alle on muodostettu erilliset ilmakuljetus-, maakuljetus- ja vesikuljetuspoolit, joiden tehtävänä on varmistaa kuljetusten jatkuminen poikkeustilanteissa. Vesikuljetuspoolin toimialaan kuuluvat varustamot, satamaoperaattorit, satamat, huolintapalvelut, meriteollisuuden uudisrakentaminen sekä huolto- ja korjauspalvelut. (Huoltovarmuuskeskus 2020.)

Vesikuljetuspooli on määritelty vesistökuljetusten kannalta noin 70 huoltovarmuuskriittistä yritystä ja poolin tehtävänä on tukea näiden toimintaa erilaisissa häiriötilanteissa. Jäämurtajat ja Suomen lipun alle rekisteröidyt matkustaja- ja rahtilaivat kuuluvat poolin jäsenalusluetteloon. Laivojen merkitys on kuljetusten jatkuvuuden varmistajana varsin merkittävä. Suomalaiset alukset ovat jäävahvisteisia, eli ne pystyvät kulkemaan myös meren jäätyessä, ja niiden miehistö osaa operoida jääolosuhteissa. (Suomen varustamot ry 2020.)

### 4.1 Merenkulkualan yritysvastuullinen liiketoiminta

Varustamoiden päivittäisessä toiminnassa yritysvastuullisuuden vaatimat velvollisuudet korostuvat voimakkaasti. Useat erilaiset lainsäädännön asetukset ohjaavat ympäristövastuullisuuden ratkaisuja ja yhteiskunta odottaa varustamoilta kestävästä kehityksestä mukaista toimintaa. Sosiaalinen vastuu korostuu laivan erikoisissa työolosuhteissa ja taloudellinen vastuu on toimintastrategiaa ohjaava voima.

Ympäristövastuulla on keskeinen rooli yritysten strategiassa. Jokaista vesistöissä kulkevaa laivaa laki velvoittaa huolehtimaan, että sen toiminnasta aiheutuu ympäristölle mahdollisimman vähän haittaa. Vastuu korostuu Itämeressä, joka on herkkyytensä vuoksi erityisen suojelun alla. Itämeren saariston kapeat väylät ja ajoittaiset ankarat talviolosuhteet vaativat miehistöltä vahvaa ammattitaitoa. Pieni erehtyminen voi aiheuttaa ympäristölle vakavat seuraukset.

Ilmastonmuutoksen ja ympäristötietoisuuden aikakaudella varustamoiden on pakko reagoida. Useat suomalaiset varustamot ovat hankkineet tai suunnittelevat hankkivansa ympäristöystävällisempiä aluksia. Hankintojen yhteydessä korostuu myös sosiaalinen vastuu, kun alus tilataan suomalaiselta valmistajalta. Kotimaassa rakennettu laiva on puolestaan taloudellista vastuuta korostava tekijä, joka vahvistaa asiakkaiden mielikuvaa vastuullisesta yrityksestä ja tarjoaa siten arvokasta kilpailuetua. (Martiala 2019.)

Laivalla työskentely on psyykkisesti ja fyysisesti kuormittavaa. Merimiehen työjakso on tyypillisesti pitkä. Jakso voi kestää viikosta kuukausiin, joten koti-ikävä ei ole harvinainen ilmiö. Laiva on suljettu työyhteisö ja aavan meren keskellä työpaikalta ei voi poistua niin halutessa. Yhteydenpito läheisten kanssa voi olla hankalaa, kun tietoliikenneyhteys ei toimi. Merellä sääolosuhteet voivat olla ankaria ja myrskytuulen keinutus ei ole aina miellyttävää.

Sosiaalista vastuuta varustamo toteuttaa järjestämällä miehistölle laivalle mahdollisimman mielekkäät ja turvalliset olosuhteet. Usein jo pieni teko, kuten vain omassa käytössä oleva hytti, auttaa jaksamaan ja keräämään voimia. Miehistön työssäjaksamista tukee ergonominen työaikajärjestelmä, jossa huomioidaan työn ja lepoajan riittävä vuorottelu. Suurin osa arvostaa, jos laivalla on mahdollisuus pitää yhteyttä läheisten kanssa ja erilaiset vapaa-ajan aktiviteetit tuovat mieluista vaihtelua.

Varustamo on taloudellisessa vastuussa usealla osapuolella. Toiminnan täytyy olla kannattavaa, jotta liikennöintiä voi jatkaa. Taloudellinen vastuu velvoittaa esimerkiksi tuottamaan sijoittajien rahoille vastinetta, asiakkaille miellyttävän matkakokemuksen ja huolehtimaan miehistölle kuuluvista luontaiseduista.

## 4.2 Merenkulun ympäristövaikutukset

Yleensä vakavimpia merikuljetuksista aiheutuvia ympäristöriskejä ovat erilaiset onnettomuudet. Tällaisessa onnettomuudessa yleensä itse aluksesta vuotaa ympäristöön polttoainetta tai muuta haitallista ainetta. Toinen yleinen vaihtoehto on, että aluksen kuljettama lasti vaurioituu onnettomuudessa ja siitä vuotaa ympäristöön esimerkiksi vaarallisia kemikaaleja. (Tapaninen 2019, 105.)

Muita yleisimpiä merikuljetusten ympäristövaikutuksia ovat

- Päästöt ilmaan, eli hiilidioksidi, rikkidioksidi ja pienhiukkaset
- Päästöt maaperään ja vesistöön, esimerkiksi käymäläjätevesi ja öljypitoinen konehuoneiden pilssivesi
- Laivoilla syntyvä kiinteä jäte
- Melu ja värinä. Näillä on vaikutusta esimerkiksi vedenalaisen luontoon
- Aallonmuodostus. Säännöllisen liikennöinnin on todettu aiheuttavan eroosioprosessia ranta-alueella. (Tapaninen 2019, 107-113.)

### 4.3 Erityinen Itämeri

Itämeri on ihmisten toiminnan aiheuttaman rasituksen vuoksi yksi maailman likaisimmista merialueista. Itämeri on suhteellisen pieni sisämeri, jonka veden uudistumisen arvioidaan tapahtuvan vain 30-50 vuoden välein ja siten siihen päätyvät vierasperäiset aineet jäävät vierasperäiset aineet eivät pääse liukenemaan pois. Haitalliset aineet ovat hitaasti hajoavia ja ne kuormittavat vesistössä elävää eliökantaa, kaloja, vesilintuja ja hylkeitä. Myös ihmisen saa oman osansa syömällä Itämeressä kasvanutta kalaa. (Myberg & Leppäranta 2019, 248.)

Itämerta reunustaa yhdeksän valtiota ja osittaisia alueita viidestä muusta valtiosta, jotka jokainen osaltaan ovat olleet mukana kuormittamassa Itämerta omalla toiminnallaan. Jokaisessa valtiossa on vuosikymmenten aikana käyty läpi erilaisia yhteiskunnallisia tilanteita tai taloudellisia ongelmia, jonka vuoksi ympäristönsuojelu ei ole saanut merkittävää asemaa, mutta yhtä lailla toisissa valtioissa tehomatalous ja siitä saatu taloudellinen hyöty on usein ajanut Itämeren tilan edelle. (Myberg & Leppäranta 2019, 248-249.)

Vuonna 1974 Itämerta ympäröivät valtiot allekirjoittivat Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevan yleissopimuksen, joka tunnetaan myös nimellä Helsingin sopimus. Sopimuksen toteuttamista valvoo allekirjoittajavaltioiden perustama Itämeren suojelukomissio (Helsinki Commission, HELCOM), johon kuuluvat kaikki Itämeren rantavaltiot ja sen sihteeristö sijaitsee Helsingissä. Itämeren suojelukomission tavoitteena on saavuttaa Itämeren hyvä ekologinen tila vuoteen 2021 mennessä. (Helcom 2020.)

### 4.4 MARPOL ja Itämeri

Merenkulun ympäristönsuojelulaki (29.12.2009/1672) pyrkii ehkäisemään aluksen päivittäisestä toiminnasta aiheutuvaa ympäristön räsitusta. Laki kieltää tai rajoittaa haitallisten

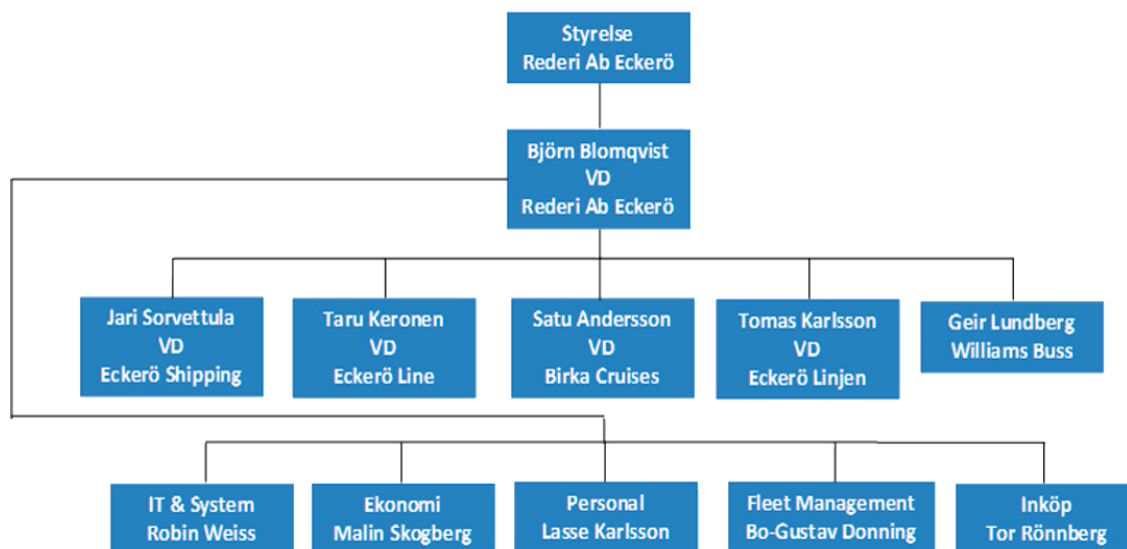
aineiden päästämisen vesistöön ja ilmaan sekä antaa määräyksen aluksella syntyvän kiinteän jätteen käsittelystä. Laki velvoittaa sataman pitäjää huolehtimaan, että satamassa on valmius ottaa vastaan sinne saapuvien alusten jätteet, kuten kiinteä aines, haitallisia aineita sisältävät nestejätteet sekä käymälävedet. Laissa myös kielletään suomalaisilta aluksilta poistuminen Itämeren ja Euroopan yhteisön alueen satamista ennen kuin se on toimittanut kaiken alus- ja lastijätteensä sataman jätteiden vastaanottolaitokseen. Laki velvoittaa yhtä lailla kaikkia suomalaiseen satamaan saapuvaa alusta kansallisuudesta riippumatta. Aluksen päällikkö on vastuussa velvollisuuden noudattamisesta.

Suomen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädäntö rakentuu Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) säädöksistä, EU-direktiiveistä, HELCOM-suosituksista ja lainsäädännöstä. IMO on Yhdistyneiden kansakuntien (YK) alainen järjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta, turvatoimista sekä alusten haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemisestä. Vuonna 1983 astui voimaan meren pilaantumista ehkäisevä yleissopimus MARPOL 73/78, jonka IMO:n jäsenvaltiot allekirjoittivat. (Euroopan komissio 2018.) MARPOL 73/78-yleissopimus on julistanut Itämeren erikois-suojelua vaativaksi alueeksi, jossa on muita merialueita tiukemmat rajoitukset päästöille, jäteveden ja kiinteiden jätteiden käsittelylle (Poutanen 2009).

## 5 ECKERÖ-KONSERNI

Eckerö Linen emoyhtiö on vuonna 1961 perustettu Rederiaktiebolaget Eckerö-konserni, joka harjoittaa Suomessa, Ruotsissa ja Ahvenanmaalla toimivaa laivaliikennettä. Konsernin alla toimii viisi eri liiketoiminta-aluetta, jotka Eckerö Linen lisäksi ovat Eckerö Linjen, Birka Cruises, Eckerö Shipping ja Williams Buss (kuvio 3). Eckerö-konsernin pääkonttori sijaitsee Maarianhaminassa, Ahvenanmaalla ja sen toimitusjohtaja on Björn Blomqvist. Eckerö Linen toiminnasta vastaa toimitusjohtaja Taru Keronen. Vuonna 2018 koko konsernin liikevaihto oli 233,8 miljoonaa euroa ja sen palveluksessa työskenteli 1 173 henkilöä. (Eckerö Line 2020a.)

Eckerö Linen käytössä on tällä hetkellä kaksi alusta: matkustaja-autolautta M/S Finlandia ja rahtilaiva Finnbo Cargo. Molemmat alukset kuljettavat matkustajia ja rahtia päivittäin Helsingistä Tallinnaan ja takaisin. Finnbo Cargon on keskittynyt kuljettamaan pääasiallisesti rahtia ja sen suomalainen kotisatama sijaitsee Vuosaarella. M/S Finlandialla on myös valmius ottaa vastaan rahtiliikennettä, mutta sillä on huomattavasti suurempi matkustajakapasiteetti verrattuna Finnbo Cargoon. M/S Finlandia kuljettaa matkustajia Helsingin Länsisatamasta Tallinnan matkustajasatamaan. (Eckerö Line 2020a.)



Kuvio 3. Eckerö-konserni (Eckerö Line 2020a)

### 5.1 M/S Finlandia

M/S Finlandia on rakennettu vuonna 2001 korealaisella Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd- telakalla. Alus tunnettiin aikaisemmin nimellä Moby Freedom, ja se kuljetti

pääasiassa vapaa-ajanmatkustajia Italian rannikolla. Eckerö-konserni on M/S Finlandian varsinainen omistaja ja Eckerö Linen on vuokrannut aluksen sekä vastaa sen liiketoiminnasta. M/S Finlandia aloitti liikennöinnin 31. joulukuuta 2012 ja se kulkee kolme kertaa päivässä Helsingin ja Tallinnan välillä. Alukselle on mahdollista ottaa noin 2200 matkustajaa ja 665 henkilöautoa. Lastikapasiteettia on yhteensä 1950 metriä. (Cruisemapper 2020.) M/S Finlandian henkilökuntaan kuuluu noin 250 joko vakituisen tai pitkäaikaisen työsuhteen omaavaa henkilöä. Lisäksi joka viikko laivalla työskentelee 20-40 henkilöä, joiden sopimuksen kesto vaihtelee yhdestä päivästä muutamaan päivään. Henkilökunta asuu laivalla työpäivien ajan ja jakson keskimääräinen pituus vaihtelee viikon ja kahden viikon välillä riippuen työtehtävistä.



Kuva 4. M/S Finlandia (Eckerö Line 2020b)

## 5.2 Suomen lippu

Kansainvälinen merenkulku edellyttää, että jokaisella aluksella täytyy olla jonkun valtion kansallisuus ja sen tunnusmerkkinä aluksella on kotivaltionsa lippu. Aavaa merta käsittelevä yleissopimuksen mukaan aluksella saa olla vain yhden valtion lippu, ja aluksen lippuvaltio määrää, millä ehdolla aluksen voi rekisteröidä kyseiseen valtioon. Alukset noudattavat aavalla merellä sen lippuvaltion lakeja ja asetuksia sijainnista riippumatta, eikä siitä voi poiketa kuin lain mukaan ennalta määrättyssä poikkeustapauksessa. (Aavaa merta koskeva yleissopimus 7/1965.)

Molemmat Eckerö Linen käytössä olevat alukset on rekisteröity Suomen lipun alle. Tämä tarkoittaa, että Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa aluksesta vähintään 60 prosenttia. Aluksen voi rekisteröidä suomalaiseksi omistajuudesta riippumatta, jos sitä johdetaan sekä operoidaan Suomesta. (Merilaki 15.7.1994/674.)

Merilaki (15.7. 1994/674) määrää, että suomalaiseksi rekisteröidyn aluksen päällikön tulee olla EU-maan kansalainen, mutta aluksen miehistöstä neuvotellaan tapauskohtaisesti varustamon ja Suomen Merimies-Unionin välillä. Suomalaiseksi rekisteröity alus noudattaa

suomalaista työehtosopimusta, miehistön palkkavero maksetaan Suomeen ja heillä on oikeus suomalaiseen sosiaaliturvaan. (Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus 2019.)

### **Ulosliputus ja mukavuuslippu**

Julkisuudessa käsitellään usein tapauksia, joissa varustamo on päättänyt ulosliputtaa aluksensa. Tällä tarkoitetaan tilannetta, jossa omistaja rekisteröi aluksen jonkun toisen maan alusrekisteriin. Ulosliputuksen jälkeen aluksella siirrytään noudattamaan uuden valtion vaatimaa miehistön määrää, työehtosopimusta, verotusta ja palkkatasoa, jonka kautta varustamo voi saavuttaa huomattavaa kustannussäästöä aikaisempaan verrattuna. (Tapaninen 2019, 74.)

Usein erityisen ongelmalliseksi mielletään niin kutsutut mukavuuslippulaivat, jotka on siirretty sellaisen valtion rekisteriin, jossa on alusten verotus voi olla hyvin kevyt tai jopa täysin verovapaata. Lippuvaltion työ- ja ympäristölainsäädäntö voivat poiketa huomattavasti Euroopan valtioiden vastaavista säännöksistä. Perinteisiä mukavuuslippuvaltioita ovat Panama, Liberia ja Bahama. (Tapaninen 2019, 74.) Myös suomalaisten varustamoiden omistamia aluksia on siirretty mukavuuslippuvaltioiden rekisteriin. Yleisesti ottaen aluksella työskentelevän palkka on huomattavasti alhaisempi alan yleiseen palkkatasoon verrattuna eikä kansallista työehtosopimusta noudateta. On myös mahdollista, että muut työskentelyolosuhteet, kuten työ- ja lepoajat tai turvallisuusmääräykset, ovat keskitasoa heikommät. (Merimies-Unioni 2019.)

## 6 VASTUULLINEN LIIKETOIMINTA M/S FINLANDIALLA

### 6.1 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus

Eckerö Line on ottanut vastuullisuuden mukaan omaan yritysstrategiaan suunnitelmallisesti. Vastuullisuuden edistämiseksi on valittu neljä pääteemaa, johon kuuluvat liikenne, ympäristö, myytävät tuotteet ja henkilöstön hyvinvointi. Henkilökunnan mielipidettä työku-  
tuurista mitataan vuosittain Great Place to Work -tutkimuksella. Varustamon Culture Club on perustettu kehittämään työku-  
lttuuria. Culture Clubin toiminnassa on mukana laivojen henkilökuntaa. Vastuullisuusprojektilla pyritään edistämään henkilökunnan työssäjaka-  
mista ja työkykyä. (Paulaharju 2020.) Seuraavissa luvuissa käsitellään projektiin kuuluvaa  
ympäristövastuuta lähemmin ja perehdytään henkilökunnan omiin kokemuksiin varusta-  
mon vastuullisuudesta.

Merikapteenin ja Supply Chain Managerin haastattelut suoritettiin aikataulujen yhteenso-  
vittamisen vuoksi toimittamalla ennakkoon suunnitellut kysymykset sähköpostin välityk-  
sellä ja haastateltavat palauttivat vastauksensa opinnäytetyön tekijälle. Kysymykset käsit-  
telivät työtehtäviin kuuluvaa vastuullisuutta. Vastaukset olivat kattavia ja informatiivisia, jo-  
ten tarkentaville lisäkysymyksille ei ollut tarvetta. Haastattelut on lainattu opinnäytetyöhön  
haastateltavien omien alkuperäisten vastausten mukaan. Opinnäytetyön tekijä ei ole  
muuttanut vastauksia millään tavalla.

Food and Beverage Managerin haastattelu suoritettiin teemahaastatteluna, eli keskuste-  
lunomaisena tilanteena. Haastattelua varten oli suunniteltu muutamia kysymyksiä, jotka  
toimivat keskustelun runkona. Haastattelu oli hyvin vapaamuotoinen ja siinä käytiin läpi  
haastateltavan vastuualueeseen kuuluvia keskeisiä asioita. Haastattelu on litteroitu haas-  
tattelun aikana laadittujen muistiinpanojen perusteella.

Henkilöstökysely toteutettiin lokakuussa 2019 ennakkoon laaditulla paperilomakkeella,  
joita toimitettiin laivan osastoille, ja lomakkeita oli tarjolla henkilökunnan päivähuoneessa.  
Kyselyn ajankohdalla pyrittiin tavoittamaan työntekijöitä mahdollisimman laajasti ja järjes-  
tämään pitkä vastausaika. Laivalla työpäivät ovat pitkiä ja raskaita sekä miehistö vaihtuu  
lähes päivittäin, joten pidemmän vastausajan arvioitiin auttavan vastausten keräämisessä.  
Kyselyn toteuttamisesta tiedotettiin laivan henkilökunnan omassa sisäisessä sähköpos-  
tissa sekä Facebookin yksityisessä Eckerö Team-ryhmässä. Osastojen esimiehiä pyydet-  
tiin tiedottamaan kyselystä myös omille työryhmilleen.

Noin kuuden viikon aikana kyselyyn vastasi 19 työntekijää. Vastauksia tuli lähes kaikilta  
laivan ammattiryhmiltä. Suurin osa vastaajista ilmoitti työskentelevänsä laivan

talousosaston erilaisissa tehtävissä. Kyselyyn osallistuneet edustivat laajaa otosta eri ikäryhmistä. Nuorin vastaajista ilmoitti iäkseen 21 vuotta ja vanhin oli 62-vuotias.

Kyselyyn laadittiin seitsemän avointa kysymystä, jotka käsittelivät henkilökunnan kokemuksia ja mielipiteitä Eckerö Linen työntekijöinä. Toimeksiantajan toivomuksesta kyselyssä huomioitiin myös ympäristövastuullisuus. Yrityksen suunnitelmissa on tehdä erilaisia muutoksia, kuten esimerkiksi lisätä roskien kierrättämismahdollisuuksia henkilökunnan tiloissa, joten kyselyn tarkoitus oli kartoittaa henkilökunnan asenteita ennakkoon.

Kyselylomakkeeseen laadittiin lyhyt selvitys tutkimuksesta ja opinnäytetyön tekijästä. Lomakkeessa korostettiin ehdotonta luottamusta ja salassapitovelvollisuutta, jotta kysymyksiin saataisiin mahdollisimman rehellisiä vastauksia. Vastauslomakkeita on käsitellyt vain opinnäytetyön tekijä. Kysely on litteroitu kerättyjen vastauslomakkeiden perusteella ja luvussa 6.5 esitettävät sitaatit ovat henkilökunnan omia henkilökohtaisia mielipiteitä.

## 6.2 Merikapteeni R.S.

Merikapteenilla on 31 vuoden kokemus maailman meriltä ja erilaisilta laivoilta. Eckerö Linen kapteenina hän on toiminut vuodesta 2005 lähtien.

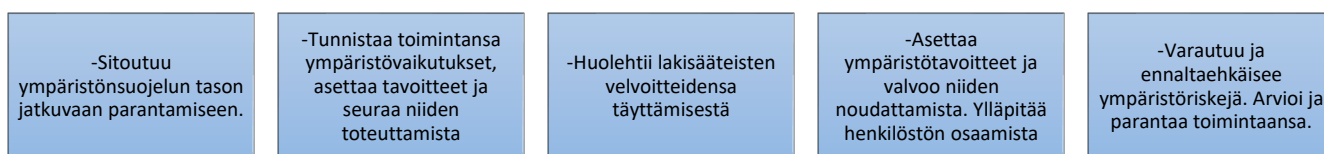
Kapteeni korosti vastauksessaan, että ympäristöasiat ovat nousseet alalla hyvin tärkeiksi eivätkä enää pelkästään vapaaehtoisiksi asioiksi, joita voisi noudattaa halutessaan. Meriliikenteelle on asetettu useita ympäristönsuojelua koskevia lakeja ja säännöksiä, joita valvotaan sekä ulkoisilla että sisäisillä auditoinneilla. Säännöksen rikkomisesta seuraava sanktio riippuu rikkeen vakavuudesta, mutta esimerkiksi öljypäästöistä on Suomessa langettu jopa vankeusrangaistuksia aluksen päällikölle. M/S Finlandian kaikessa toiminnassa noudatetaan ISO 14001-ympäristönjärjestelmästandardia (kuvio 5), jonka on myöntänyt Lloyd's Quality Assurance.

Kapteenin uran aikana on sattunut joitakin tilanteita, joista on aiheutunut vaaraa tai uhkaa ympäristölle. Laivojen tankkauksen yhteydessä on tapahtunut öljypäästöjä veteen ja toisinaan freonia on päässyt karkaamaan ilmakehään. Erilaiset öljy- tai kemikaalitankkerien onnettomuudet aiheuttavat suurimman vaaran ympäristölle. Maailmalla on tapahtunut vuosikymmenien aikana useita onnettomuuksia, joissa tankkeri on esimerkiksi törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille, ja tankkerien säiliöistä on päässyt vuotamaan miljoonia litroja öljyä mereen.

Kapteeni kertoi, että M/S Finlandialla käytetään 0,1 prosentin vähärikkistä polttoainetta, joka jopa alittaa polttoaineen rikkipitoisuudelle asetetun 0,5 prosentin enimmäisrajan. Jokaisella lähdöllä kuluu noin 6000 litraa polttoainetta. Kapteenin mukaan matkustajat

ihmettelevät toisinaan miksi laiva lähtee aikataulussa ilmoitettua lähtöaikaa aiemmin, mutta saapuu kuitenkin perille aikataulun mukaisessa ajassa ja tähän löytyy sekä taloudellinen että ympäristöä säästävä perustelu. Polttoainetta säästyy huomattavasti, kun matka voidaan taittaa rauhallisemmassa tahdissa. Jos sama matka ajetaan noin kymmenen minuuttia tavallista nopeammin, tämä lisää polttoaineen kulutusta noin 500 litran verran matkan aikana. Nopeuden lisääminen johtaa siten kulutuskäyrän jyrkkään nousuun. Tämän vuoksi on tärkeää, että kaikki toiminnot sujuvat satamassa nopeasti eikä talouden tai ympäristön kannalta ole järkevää jäädä odottamaan yhtä myöhästynyttä autoa tai matkustajaa.

Kapteeni kuvaili M/S Finlandialle tehtyjä muutoksia, jotka omalta osaltaan edistävät ympäristön suojelua. Tällainen on esimerkiksi moottoreiden lämpöä talteen ottava järjestelmä, joka auttaa vähentämään polttoaineen kulutusta. Samoin autokannelle on asennettu 850 kappaletta led-loisteputkia, jotka myös omalta osaltaan vähentävät energiankulutusta. Laivalla on valmius maasähkön käyttöön, mutta toistaiseksi Helsingin Länsisatamassa tai Tallinnan satamissa se ei ole mahdollista. Laivan kulkeminen merellä on kapteenin mielestä nyt niin ympäristöystävällistä kuin nykytekniikka sen sallii ja tilanteen parantaminen tai korjaaminen vaatisi myös tekniikan kehittymistä.



Kuvio 5. Iso 14001-ympäristöjärjestelmän vaatimukset (Suomen Standardisoimisliitto 2020)

### 6.3 Supply Chain Manager J.H

M/S Finlandian tavarantoimittajiin kuuluu useita kymmeniä erilaisia toimittajia. Yksin omaan laivan oman marketin tuotevalikoiman ylläpitoon tarvitaan laaja joukko erilaisia toimittajia. Supply Chain Manager J.H vastaa M/S Finlandian ruoka- ja käyttötavarahankinnoista.

Supply Chain Manager kuvaili vastauksessaan laivalle tehtävien hankintojen prosessia. Hän kertoi, että tavarantoimittajien valinta aloitetaan pyytämällä tarjoukset vähintään kolmelta toimittajalta. Tavarantoimittajien kanssa tehdään sopimus pääsääntöisesti kahdeksi vuodeksi yhden vuoden optiolla, jonka jälkeen tuoteryhmä kilpailutetaan uudelleen.

Ruoka- ja käyttötavarahankinnat on pyritty keskittämään Kesprolle, joka toimii myös Eckerö Linen päätukkurina. Ruokapuolella päätoimittajia on noin 20. Suurin osa ruokapuolen

tavarahankinnoista saapuu Kespron, Valion ja Arvo Kokkonen Oy:n kuljetuksella laivaan. Välivarastoa hoitava Niinivirta Oy kuljettaa laivaan useita eri tuotteita, kuten pesuaineita, marketin tuotteita ja teknisen osaston tarvitsemia tavaroita. Laivan kääntöaika satamassa on lyhyt, eli noin tunnin, joten tavaratoimituksia on pitänyt keskittää tiiviin aikataulun vuoksi.

Vastuullisuus on kaikkien laivalle tehtävien hankintojen keskiössä yhdessä muiden valintakriteerien kanssa. Supply Chain Manager tarkistaa aina toiminnan riskit, kuten luottoluokituksen, sekä tilaajavastuulain edellyttämät dokumentit. Osa kilpailutusta on myös vastuullisuusjärjestelmän läpikäyminen. Vastuullisuus on merkittävässä osassa laivan ruoka- ja käyttötavarahankinnoissa.

Luottoluokitus ja tilaajavastuulain noudattaminen ovat usein ensimmäisiä tarkastettavia asioita. Vastuullisuus on yksi merkittävimmistä kriteereistä uutta toimittajaa valitessa ja vastuullisuutta korostetaan monesta eri näkökulmasta, riippuen hieman hankinnan kohteesta. Ravintolapuolen hankinnoissa korostuu yritysvastuun lisäksi käytössä olevat ympäristöjärjestelmät, vastuullisesti tuotettujen tuotteiden valikoima sekä tuotteiden jäljitettävyys. Vastuullisuuden lisäksi katsotaan myös tarkasti itse tuotteita sekä niiden laatua, hintarakennetta, teknisen puolen mahdollisuuksia (integraatiot, tilausjärjestelmät, raportit), yrityksen toiminnallisuutta sekä sopimusehtoja.

Supply Chain Manager selitti, miten tavarantoimittajien vastuullisuutta seurataan yhteistyön puitteissa. Yhteistyökumppaneiksi valitaan esimerkiksi ruokapuolella usein kotimaisia toimittajia, joiden toiminta perustuu läpinäkyvyyteen ja asioiden seuranta on helppoa. Jak-sopalavereissa käydään eri toimittajien kanssa läpi ajankohtaiset asiat. Paljon tietoa saa myös seuraamalla markkinoilla tapahtuvaa uutisointia. Yritysten sertifikaatit toimitetaan Eckerö Linen hankinnoista vastaaville säännöllisesti ja epäkohtien ilmetessä ne käydään läpi heti. Mikäli vakavia epäkohtia havaitaan, yhteistyö lopetetaan.

Supply Chain Managerin mukaan ruokahankinnoissa tärkeiksi vastuullisuusteemoiksi nousevat muun muassa vastuullisuusmerkinnät ja -sertifioinnit (MSC, ASC, Reilu kauppa, Luomu) sekä kotimaisuus. Vastuullinen ruokatuote on osa yrityksen strategiaa, ja sen toteuttaminen lähtee liikkeelle valikoiman ja ruokalistojen suunnittelusta sekä kestävästä hankinnoista. Ympäri vuoden suositaan lähellä tuotettuja raaka-aineita ja suurin osa käytössä olevista lihatuotteista, sekä lähes kaikki meijerituotteet, ovat suomalaista alkuperää. Kaikki kalatuotteet ovat peräisin kestävästä kalakannoista ja vastuullisilta toimijoilta. Eckerö Line suosii MSC- ja ASC-sertifioituja tuotteita, luomutuotteita ja yritys on mukana myös Portaat luomuun- ohjelmassa.

M/S Finlandialla on vakituksessa käytössä yli kymmenen luomutuotetta ja valikoimaa kehitetään jatkuvasti. Vuoden aikana laivalla tarjoillaan noin 50 000 annosta luomukaurapuroa, 14 000 palaa luomuruisleipää ja 180 000 litraa luomusuodatinkahvia. Joka torstai laivan messiin keitetään perinteinen hernekeitto luomukuivaherneistä. Myös tänä vuonna liikennöinnin aloittaneella varustamon toisella aluksella, M/S Finnbo Cargolla, on käytössä jo muutamia luomutuotteita, kuten suodatinkahvi ja kaurahiutaleet.

Supply Chain Managerin mukaan vastuullisuus on huomioitu myös käyttötavaroiden hankinnassa. Kahviloissa ja ravintoloissa kertakäyttöisten materiaalien määrää on minimoitu ja käytössä on pääsääntöisesti posliini- ja lasiastioita. Laivoille etsitään jatkuvasti kestävämpiä ratkaisuja välttämättömille kertakäyttömateriaaleille. Iso osa käytössä olevista kertakäyttötuotteista, kuten pillit ja kahvilan pakkaukset, on jo vaihdettu biohajoaviin tai kierrätysmuovista valmistettuihin tuotteisiin. Suurin osa laivan siivous- ja lautasliinoista valmistetaan Suomessa FSC-sertifioiduista materiaaleista. Supply Chain Manager kertoi, että seuraavien vuosien tavoitteena on kaikkien kertakäyttöisten materiaalien vaihtaminen ympäristöystävällisiin ja kestäviin materiaaleihin.

Supply Chain Manager kertoi, että toisinaan tavarantoimittaja ei täytä sille asetettuja vaatimuksia ja silloin yhteistyö täytyy päättää. Hän mainitsi, että keväällä 2019 päätukkuri kilpailutettiin ja vastuullisuus oli yksi isoista teemoista, jonka vuoksi toiseksi tullut tukkuri ei kilpailutuksessa pärjännyt. Vuosien saatossa M/S Finlandian ruokaostoja on keskitetty yhä enemmän suomalaisille ruokataloille, mikä on iso muutos aikaisempaan. Esimerkiksi lihapuolen tuotteita on jäänyt pois valikoimista, koska ne eivät ole vastanneet nykyisiä vastuullisuus- ja alkuperävaatimuksia. Myös kalatuotteiden hankinnoissa yhteistyö on keskitetty MSC- ja ASC-sertifioituille toimittajille ja sertifioimattomia toimittajia ei enää käytetä.

#### 6.4 Food and Beverage Manager M.L.

Food and Beverage Manager M.L. on vastannut vuodesta 2019 lähtien M/S Finlandian baari- ja ravintolaosastojen sekä keittiön toiminnasta. Laivalla on neljä baaria, kahvila sekä buffetravintola. Kahvilasta voi ostaa lounas- ja grilliruoka-annoksia perinteisten kahvilatuotteiden lisäksi. Vuonna 2019 buffetravintolassa kävi yhteensä 300 148 ruokailijaa, joten laivan huoltotauon huomioon ottaen asiakasmääräksi muodostui noin 862 kappaletta päivittäin.

Eckerö Line on panostanut voimakkaasti luomutuotteiden osuuteen ja M/S Finlandia sai vuonna 2019 palkinnon yksityisen sektorin yrityksenä Luomu SM-kilpailussa luomun käytön kasvattamisesta. Food and Beverage kertoi, että laivalla pyritään suosimaan

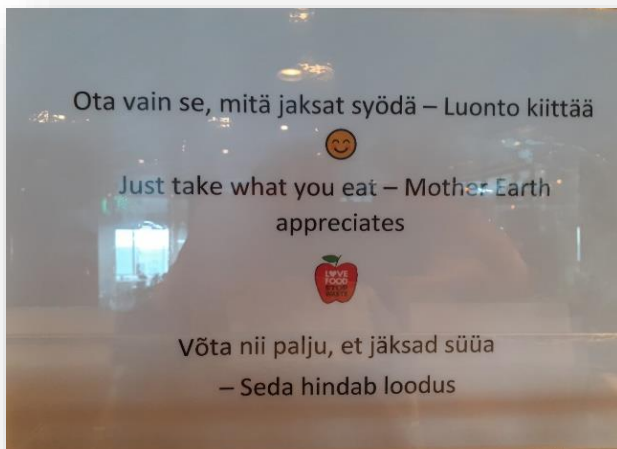
lähiruokaa mahdollisimman paljon ja esimerkiksi kotimaisen lihan osuus on yli 80 prosenttia. Ruoka valmistetaan laivalla alusta alkaen ja esivalmisteita käytetään hyvin vähän. Ravintolapalvelut ovat Food and Beverage Managerin mukaan saaneet myös paljon hyvää palautetta kasvisruokavalikoimasta. Kahvilassa kasvisruoan osuus myynnistä on noin 10 prosenttia. Aikaisemmin käytössä olleet soijatuotteet, kuten soijamaito ja -jogurtti, on vaihdettu kauravalmisteisiin. Kauramaito on hinnaltaan hieman kalliimpi kuin soijamaito, mutta Food and Beverage Manager, että laivan valikoimassa suositaan kotimaista ja ekologista vaihtoehtoa. Luomutuotteiden osuuden kasvattaminen on edelleen suunnitelmissa.

Food and Beverage Manager kertoi suunnittelevansa Buffetin noutopöydän ruokalistan yhdessä keittiömestarin kanssa, ja he pyrkivät ennakoimaan tarvittavan lihan ja kalan määrän. Tuotteiden kulutusta seurataan ja listalta poistetaan tuotteet, jotka eivät vaikuta olevan asiakkaille mieluisia. Joulukuussa 2019 aloitettiin biojätteen punnitseminen. Ruoan valmistamisesta syntyvä hävikki ja noutopöydän hävikki lasketaan erikseen. Aamiaiskattauksesta tulee keskimäärin 50 kiloa ruokahävikkiä ja lounaskattauksesta noin 30 kiloa. Jokaiselta asiakkaalta jää siis keskimäärin 100 grammaa ruokaa jätteeksi.

Food and Beverage muistutti, että laivalla on pyritty vähentämään ruokahävikin määrää aktiivisesti. Hän arvioi, että noutopöydän kattaukseen käytetään keskimäärin kahdeksan euroa jokaista asiakasta kohden ja vielä vuonna 2018 hävikin osuus tästä oli noin kaksi euroa asiakasta kohden. Nyt hävikin osuus on Food and Beverage Managerin saatu puolitettua aiemmista lukemista. Keittiö valvoo ja punnitsee valmistuksesta syntyvän hävikin määrää. Noutopöydissä on kyltit, joissa muistutetaan annoskoon merkityksestä ja ottamaan vain sen, minkä jaksaa syödä (kuva 6). Noutopöydän ruoka asetellaan aiempaa pienempiin tarjoiluastioihin. Kun ravintolassa ei ole ruuhkaa, käytössä on yksi linjasto. Food and Beverage Manager totesi, että kaikilla näillä toimilla on ollut myönteisiä vaikutuksia. Hän toi esille, että myös asiakkaat ovat olleet palautteiden perusteella uudistuksiin tyytyväisiä.

Food and Beverage kertoi laivan jätehuoltoprosessista. Biojäte kuljetetaan päivittäin Green Marine-biojätelaitokselle Tallinnaan. Vuonna 2019 kertakäyttöastiat vaihdettiin biohajoavaan muoviin. Pakkausmuovi lajitellaan energijätteeseen. Lautasliinat tullaan vaihtamaan nykyisestä kierrätysmateriaalista valmistettuun liinaan. Kahvilassa on käytössä kertakäyttöisiä maustekastikkeille tarkoitettuja kuppeja ja Food and Beverage paljasti, että sille etsitään parhaillaan uutta ympäristöystävällistä vaihtoehtoa. Kaikissa keittiön kylmäkaapeissa on käytössä automaattinen lämpötilan seuranta, joka antaa hälytyksen ongelmatilanteissa. Tämä on Food and Beverage Managerin mukaan auttanut vähentämään

ruokahävikkiä huomattavasti, kun ruoka ei pääse vahingossa pilaantumaan väärän säilytyslämpötilan vuoksi.



Kuva 1 Noutopöydän kyltti

## 6.5 M/S Finlandian henkilökunta

### Henkilöstökyselyn vastaukset

Ensimmäisessä kysymyksessä tiedusteltiin, miten tuttu vastuullisen yrittämisen käsite. Vastaajia pyydettiin myös kuvailemaan omaa käsitystään vastuullisesta yrittämisestä. Useimmille vastaajille vastuullisuus merkitsi ensisijaisesti ympäristöstä huolehtimista, kuten jätteiden kierrätys ja lähiruoka. Vastaajien mielestä myös työntekijöiden hyvinvointi, työssäjaksamisen tukeminen, osastojen riittävä miehitys ja matkustajien turvallisuuden takaaminen olivat osa vastuullisuutta. Eräs vastaajista tiivistä vastuullisuuden käsitteen sitoutumisena sovituihin sääntöihin.

Toinen kysymys, eli onko Eckerö Line mielestäsi vastuullinen työnantaja ja miten se näkyy päivittäisessä arjessasi laivalla, syventyi tarkemmin vastaajien henkilökohtaiseen mielipiteeseen ja omaan kokemukseen yrityksen vastuullisuudesta. Tämä kysymys keräsi hyvin laajoja vastauksia. Turvallisuus nousi selkeästi esille vastaajien joukosta. Vastaajat kertoivat kokevansa M/S Finlandian turvallisenä työpaikkana, jossa panostetaan työturvallisuuden esimerkiksi asianmukaisilla työvälineillä ja yleiseen turvallisuuteen säännöllisen koulutuksen kautta. Kuntosalin käyttömahdollisuutta arvostettiin ja laivan oman hierojan palvelut saivat myös kiitosta:

*Annan työturvallisuudelle täydet kymmenen pistettä.*

*Työturvallisuutta painotetaan. Työssä tapahtuneet tapaturmat otetaan vakavasti ja niitä pyritään ehkäisemään.*

*Henkilöstöä koulutetaan pakollisten merenkulun koulutusten lisäksi monin tavoin (nettikurssit, esimiespäivät). Halukkaat voivat käydä työsuojelun perehdytyskurssin. Säännölliset turvakoulutukset.*

*Läheltä piti-tilanteet viedään heti eteenpäin.*

*Työpaikkakiusaamiseen puututaan välittömästi.*

*Suomen lippu on vastuullisuuta.*

Eräs vastaaja kertoi, että laivalla oli jo kehitetty toimitapoja ympäristöystävälliseen suuntaan, mutta ei pitänyt niitä riittävänä:

*Ruoka on lihapainotteista ja kasvisvaihtoehdot vaihtelevat muutaman valmisruoan kesken.*

Muutamien vastaajien mielestä työssäjaksamista voisi tukea enemmän:

*Esimiehet tukevat työssäjaksamista vaihtelevasti.*

*Kokonaiskuormitusta olisi huomioitava enemmän. Extraajien työturvallisuutta ei huomioida.*

Kolmannessa kysymyksessä pyydettiin ehdotuksia vastuullisuuden parantamiseksi ja lisäämiseksi:

*Lisää kierrätystä, muovi- ja paperijätteen lajittelu, houkuttelevaa kasvisruokaa/ kasvisruokapäivä.*

*Riittävä miehitys sesonkiaikana, vapaa-ajan aktiviteetteja henkilökunnalle työjakson aikana.*

*Lisää tiedottamista ja henkilökunnan informointia. Kannustaminen vastuulliseen toimintaan, esimerkiksi pieni palkkio parannusehdotuksista.*

*Osastojen välinen yhteistyö. Lisää keskinäistä luottamusta. Välillä tuntuu, että toisen osaston osaamiseen ei luoteta.*

*Tasapuolinen kohtelu, pitää kiinni sovituista asioista. Aloitelaatikat, työviihtyvyysskyselyt. Osa esimiehistä tarvitsisi johtajakoulutusta.*

Neljännessä kysymyksessä tiedusteltiin henkilökunnan omakohtaisia kokemuksia tilanteista, jossa Eckerö Line on työnantaja toiminut erityisen vastuullisesti tai välttänyt vastuun ottamista. Useimmilla vastaajilla oli jotain kokemuksia ja ne olivat pääsääntöisesti myönteisiä.

*Edellisvuosiin verrattuna on tullut selkeää parannusta, esimerkiksi pyykkipussit muovipussien sijaan. Kasvisruokavalikoimaa on enemmän sekä miehistöille että asiakkaille. Muovin käyttöä on vähennetty. Mitään näistä ei ollut kaksi vuotta sitten.*

*Palkkanauha lähetetään sähköpostiin, joten ei tule turhaa paperia.*

*Työterveyshuolto on hyvä. Arvostan sitä, että reseptilääkkeet korvataan, jos sairastut työaikana.*

Muutamit vastaukset olivat kuitenkin varsin kriittisiä. Vastajaat kokivat, että lupaukset eivät toteudu käytännössä:

*Ihan kauniita linjauksia, jotka eivät toteudu käytännössä. Esimerkiksi pesuaineita huuhtoutuu mereen.*

*Samalle säännölle on kolme erilaista tulkintaa.*

Viides kysymys käsittely henkilökunnan tekoja ympäristön hyväksi työjakson aikana laivalla sekä vapaa-ajalla kotona. Vastauksista nousi selkeästi esille, että moni olivat kiinnostunut ympäristön suojelemisesta ja toteutti sitä käytännössä mielellään:

*Ostan kotona aina luomua.*

*Käytän julkista liikennettä ja käyn kirpputoreilla. En osta mitään turhaan. Suosin käytettyä uuden sijaan. Olen kasvissyöjä.*

*Lajittelen roskat, säästän vettä ja sähköä. Käyn nopeasti suihkussa.*

*En jätä hyttiin turhaan valoja päälle tai puhelinta lataukseen.*

*Vältän turhaa kulutusta, otan ruoan mitä syön (yritän ainakin).*

*Vähennän omalta osaltani ruoan hävikkiä buffassa. Säästän muovipusseja. En vaihda koko muovipussia, jos siinä on vain pieni roska. Yhdistän roskat samaan pussiin. Yritän välttää turhaa tiskiä.*

*Lopetin tupakoinnin.*

Kuudennessa kysymyksessä tutkittiin, minkälaisiin toimenpiteisiin henkilökunta olisi valmis sitoutumaan laivan päivittäisessä arjessa ympäristön suojelemiseksi. Useassa vastauksissa toivottiin lisää jätteiden kierrätysastioita henkilökunnan tilojen puolelle ja eräs vastaajista toivoi, että kierrätys olisi selkeämmin esillä myös matkustajien käyttämällä alueella. Yleisesti ottaen vastaajilla oli myönteinen asenne kierrätykseen, mutta muutamit pohtivat, miten se vaikuttaisi omasta työstä suoriutumiseen:

*Kierrätys olisi järkevää, jos se ei hidasta omasta työstä suoriutumista.*

*Muovijätteen kierrätys. Paperinkeräys.*

*Selkeät lajitteluroska-astiat matkustajien tiloissa. Kierrätys ei toimi nyt.*

*Pesuaineet voisi vaihtaa ympäristöystävälliseksi.*

*Tavarantoimittajat voisivat kehittää pakkauksiaan niin, että ei tulisi turhaa jätettä.*

Kuudes kysymys oli avoin. Siinä pyydettiin henkilökunnalta ehdotuksia, joiden avulla Eckerö Line voisi parantaa toimintaansa ja sitä kautta lisätä mainettaan vastuullisena yrityksenä sekä asiakkaille että tuleville työntekijöille:

*Kierrätys kunniaan!*

*Asiakkaille myös mahdollisuus kierrättämiseen (tölkit, pullot yms.) ja se tulisi myös tuoda esille esimerkiksi kylttien avulla.*

*Mielestäni sen tunteen vahvistaminen, että konsernin johto todella luottaa työntekijöihinsä on todella tärkeä osa. Sovituista, yhteisistä säännöistä kiinnipitäminen on ehdotonta.*

*Lisää henkilökuntaa. Alimiehityksestä seuraa uupumusta.*

*Kuuntelemalla osastojen tarpeita kunnolla, kohdata tasa-arvoisesti ja vastaamalla henkilökunnalle suoraan. Ei kommunikoida vain esimiesten kanssa.*

*Työntekijöiden hyvinvointiin sijoittaminen työjakson aikana.*

*Uusi LNG-laiva Suomesta, ei mitään käytettyä.*

## 7 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 7.1 Yhteenveto

Tutkimuksella lähdettiin selvittämään Eckerö Linen M/S Finlandian yritys vastuullista liiketoimintaa, ja tarkoitus oli saada selkeä kuva siitä, miten vastuullisuus näkyy laivan päivittäisessä arjessa. Vastuullisuutta päätettiin käsitellä ensisijaisesti ympäristövastuun näkökulmasta. Itämerellä liikennöivä alus kuormittaa alueen herkkää luontoa, joten tutkimuksen suunnittelu aloitettiin pohtimalla, miten laivan omalla toiminnalla pyritään korvaamaan luonnolle aiheutettu rasitus. Laivan aiheuttamat päästöt, ravintolapalvelut ja laivan hankinnat otettiin tarkemman tutkinnan kohteeksi, sillä niiden arveltiin aiheuttavan eniten ympäristökuormitusta.

Haastateltavat henkilöt suhtautuivat haastatteluun myönteisesti ja vastasivat kysymyksiin mielellään. Useat henkilökunnan jäsenet auttoivat tutkimuksen suorittamisessa heille esitettyjen tarkentavien lisäkysymysten kanssa sekä jakamalla avoimesti omakohtaisia kokemuksiaan työnantajan vastuulliseen toimintaan liittyvistä tilanteista.

Toimeksiantajan pyynnöstä tutkimuksessa selvitettiin henkilöstön asenteita ympäristönsuojeluun ja kierrätykseen toiminnan kehittämiseksi. Kyselylomakkeita palautettiin määrään mennessä odotettua vähemmän, mutta kerätyistä vastauksista nousi selkeästi esille henkilökunnan kiinnostus ympäristönsuojeluun. Lähes jokainen vastaaja kertoi huolehtivansa jätteiden kierrätyksestä ja huomioivansa ympäristöä monin eri tavoin. Vastaajat antoivat useita ehdotuksia, joilla toimeksiantajan ympäristövastuullisuutta voi parantaa jatkossa.

Henkilöstökyselyn perusteella yleisesti ottaen henkilökunta koki Eckerö Linen olevan vastuullinen työnantaja. Vastauksissa toistuvat turvallisuuteen liittyvät asiat, koulutusmahdollisuudet ja varhainen puuttuminen ongelmatilanteissa. Usea vastaaja mainitsi erityisesti arvostavansa säännöllisiä laivan turvallisuuteen liittyviä koulutuksia. Negatiivisia kokemuksia oli jonkin verran, mutta huomattavasti vähemmän kuin positiivisia. Kielteiset kokemukset liittyivät tilanteisiin, joissa henkilökunnan jäsen koki jääneensä ilman esimiehen tukea. Luottamuksen puute ja tunne, että esimiehet eivät kuuntele tai kohtelee tasavertaisesti tuli esille muutamassa lomakkeessa.

Tehtyjen haastattelujen ja kyselyn perusteella toimeksiantaja noudattaa toiminnassaan yritys vastuullisuuden periaatteita. Laivalla on tehty useita kestävästä kehitystä edistäviä ratkaisuja. Tutkimuksen perusteella toimeksiantajan kehittämiskohteeksi nousi ympäristövastuullisuuden korostaminen. Kyselyn perusteella tuli toistuvasti esille, että ympäristövastuu ei näy laivan arjessa riittävästi ja sitä pitäisi korostaa enemmän, jotta toimeksiantaja voisi

erottautua enemmän kilpailevista yrityksistä. Julkisuudessa keskustellaan usein matkailun vaikutuksesta ilmastonmuutokseen, joten vastuullisuudella voi saada myönteistä huomiota. Henkilökunta suhtautuu ympäristövastuullisuuteen myönteisesti ja vastausten perusteella on valmis tukemaan sitä omalla toiminnallaan.

Mahdollisten muutostöiden tai muiden toimenpiteiden jälkeen ehdotetaan jatkotutkimusaiheeksi asiakastyytyväisyyskysely, jolla kartoitetaan asiakkaiden mielipiteitä ja kokemuksia toimeksiantajan ympäristövastuullisuudesta.

## 7.2 Kyselyn luotettavuuden arviointi

Tämän opinnäytetyön tutkimusosio suoritettiin kvalitatiivisena, eli laadullisena tutkimuksena. Tiedonhankintamenettelyksi valittiin puolistrukturoitu haastattelu, eli lomakehaastattelu. Kysymykset esitettiin jokaisessa lomakkeessa samassa järjestyksessä ja samanlainen kyselylomake oli tarjolla kaikille henkilökunnan jäsenille. Kysymyksille ei annettu valmiita vastausvaihtoehtoja, vaan jokainen sai vastata kysymyksiin omin sanoin.

Tutkimuksen tarkoituksena on saada tutkimuksen kohteena olevasta aiheesta mahdollisimman pätevä ja luotettava kuva. Laadullisessa tutkimuksessa näitä kuvataan käsitteillä validiteetti ja reliabiliteetti. Validiteetti mittaa, onko tutkimus pätevä, onko tutkimus suoritettu oikein ja ovatko tutkimuksen tulokset sekä sen perusteella tehdyt johtopäätökset kerätyn aineiston mukaisia. Tutkimuksen reliabiliteetti käsittelee sen toistettavuutta, eli tämän tutkimuksen kohdalla se arvioi miten kyselyn uusiminen toisessa ajankohdassa vaikuttaisi kyselyn tuloksiin. (KvaliMOTV 2020a)

Henkilöstökyselyllä pyrittiin selvittämään henkilökunnan omia kokemuksia ja rehellisiä mielipiteitä työnantajan vastuullisuudesta. Tarkoitus oli etsiä tietoa, jota toimeksiantaja voisi käyttää oman toimintansa kehittämiseen. Vastausten määrä jäi hieman odotettua alhaisemmaksi, mutta siitä huolimatta vastaukset olivat keskenään yhtenäisiä ja samankaltaisia, joten työntekijöiden vastauksia voi pitää luotettavina. Vastaukset olivat anonyymeja eikä vastaajien henkilöllisyyttä voi jäljittää, joten sen perusteella voi arvella henkilökunnan vastanneen kyselyyn rehellisesti ja avoimesti. Siten kyselyn tulosta voi pitää riittävän validina.

Ajallinen reliabiliteetti tarkoittaa ajankohdan vaikutusta tutkimuksen havaintoihin ja tuloksiin (KvaliMOTV2020b). Työnantajan vastuullinen toiminta on jokaisen vastanneen oma henkilökohtainen mielipide, jossa voi heijastua aiemmat negatiiviset kokemukset. Vastauksista ilmeni omakohtaisia tilanteita, joissa vastaaja oli kokenut tulleensa kohdellusti epäreilulla tavalla tai oli muuten tyytymätön. Vastaajien mielialalla, asenteilla ja negatiivisilla tunteilla on siten vaikutusta tutkimuksen reliabiliteettiin. Jos kysely toistettaisiin uudelleen

myöhempänä ajankohtana samoille henkilöille, on täysin mahdollista, että uuden kyselyn tulokset poikkeisivat huomattavasti alkuperäisestä.

## LÄHTEET

Aavaa merta koskeva yleissopimus 7/1965. Suomen laki [viitattu 5.3.2020]. Saatavilla:

[https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1965/19650007/19650007\\_3](https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1965/19650007/19650007_3)

Cruisemapper 2020. Finlandia ferry [viitattu 5.2.2020]. Saatavilla: <https://www.cruisemapper.com/ships/Finlandia-ferry-1944>

Eckerö Line 2020a. Eckerö-konserni 2020 [viitattu 28.2.2020]. Saatavilla: <https://www.eckeroline.fi/eckero-konserni>

Eckerö Line 2020b. Welcome on board of Eckerö Line´s M/S Finlandia [viitattu 9.3.2020]. Saatavilla: <https://www.eckeroline.com/welcomeeng>

Elinkeinoelämän keskusliitto 2020ab. Vastuullisuus liiketoiminnan ytimessä [viitattu 5.5.2020]. Saatavilla: <https://ek.fi/mita-teemme/energia-liikenne-ja-ymparisto/vastuullisuus/>

Euroopan komissio 2020. Ympäristövastuudirektiivi [viitattu 15.4.2020]. Saatavilla: [https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/factsheet/ELD%20factsheet\\_FI.pdf](https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/factsheet/ELD%20factsheet_FI.pdf)

Euroopan komissio 2018. Neuvoston päätös [viitattu 10.5.2020]. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2018:0624:FIN:FI:PDF>

Fairtrade Finland 2020. Kriteerit ja valvonta [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <https://reilu-kauppa.fi/meista/mika-on-reilu-kauppa/kriteerit-ja-valvonta/>

FIBS 2016. Liiketoiminta vaikuttaa. Liiketoiminnan sosioekonomisten vaikutusten mittaaminen [viitattu 5.5.2020]. Saatavilla: [https://www.fibsry.fi/wp-content/uploads/2018/10/FIBS\\_Liiketoiminta\\_vaikuttaa\\_2017.pdf](https://www.fibsry.fi/wp-content/uploads/2018/10/FIBS_Liiketoiminta_vaikuttaa_2017.pdf)

Harmaala, M-M & Jallinoja, N. 2012. Yritysvastuu ja menestyvä liiketoiminta. Helsinki: Sanna Pro Oy

Helcom 2020. Baltic Sea action plan [viitattu 26.4.2020]. Saatavilla: <https://helcom.fi/baltic-sea-action-plan/>

Huoltovarmuuskeskus 2020. Vesikuljetuspooli [viitattu 6.5.2020]. Saatavilla: <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/toimialat/logistiikka/vesikuljetuspooli/>

J.H. 2020. Supply Chain Manager. Eckerö Line. Haastattelu 16.10.2019.

Joutsenmerkki 2020. Hakeminen [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <https://joutsenmerkki.fi/hakeminen/>

Ketola, T. 2005. Vastuullinen liiketoiminta. Sanoista teoiksi. Helsinki: Edita.

Knuutinen, R. 2014. Verotus ja yrityksen yhteiskuntavastuu. Helsinki: Helsingin kamari Oy [viitattu 4.5.2020]. Saatavilla: [https://kauppakamaritieto-fi.ezproxy.saimia.fi/ammattikirjasto/teos/verotus-ja-yrityksen-yhteiskuntavastuu#kohta:Verotus\(\(20\)ja\(\(20\)yrityksen\(\(20\)yhteiskuntavastuu](https://kauppakamaritieto-fi.ezproxy.saimia.fi/ammattikirjasto/teos/verotus-ja-yrityksen-yhteiskuntavastuu#kohta:Verotus((20)ja((20)yrityksen((20)yhteiskuntavastuu)

Koipijärvi, T. & Kuvaja, S. 2017. Yritysvastuu: johtamisen uusi normaali [viitattu 5.5.2020]. Saatavilla: [https://kauppakamaritieto-fi.ezproxy.saimia.fi/ammattikirjasto/teos/yritysvastuu-johtamisen-uusi-normaali-2017#kohta:Yritysvastuu\(\(20\)\(\(2013\)\(\(20\)Johtamisen\(\(20\)uusi\(\(20\)normaali](https://kauppakamaritieto-fi.ezproxy.saimia.fi/ammattikirjasto/teos/yritysvastuu-johtamisen-uusi-normaali-2017#kohta:Yritysvastuu((20)((2013)((20)Johtamisen((20)uusi((20)normaali)

Kuluttajaliitto. 2020. Ympäristö- ja energiamerkit [viitattu 6.5.2020.] Saatavilla: <https://www.kuluttajaliitto.fi/tietopankki/vastuullinenkuluttaminen/ymparisto-ja-energiamerkit/>

KvaliMOTv 2020a Tutkimuksen luotettavuus ja arviointi [viitattu 9.5.2020]. Saatavilla: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3\\_3.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3_3.html)

KvaliMOTV. 2020b. Reliabiliteetti [viitattu 9.5.2020]. Saatavilla: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3\\_3\\_2.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3_3_2.html)

Luomuliitto. 2020. Leppäkerttu-merkki [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <http://www.luomuliitto.fi/luomutuotanto/leppakerttumerkki/>

M.L. 2020. Food and Beverage Manager. Eckerö Line. Haastattelu 14.3.2020.

Marine Stewardship Council. 2020. MSC:n kestävän kalastuksen standardi [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: [https://www.msc.org/fi/standardit-ja-sertifiointi/kestavan\\_kalastuksen\\_standardi](https://www.msc.org/fi/standardit-ja-sertifiointi/kestavan_kalastuksen_standardi)

Martiala, K. Varustamot panostavat vähäpäästöisiin aluksiin. Port of Helsinki [viitattu 8.5.2020]. Saatavilla: <https://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/varustamot-panostavat-vahapaastosiin-aluksiin>

Merenkulun ympäristösuojelulaki 29.12.2009. Suomen laki [viitattu 8.3.2020]. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091672#L6>

R.S. 2020. Merikapteeni. Eckerö Line. Haastattelu 15.3.2020.

Merilaki 15.7.1994/674. Suomen laki [viitattu 2.3.2020]. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674#O2L6P1>

Merimies-Unioni. 2019. Kansainväliset öljytankkerikuljetukset pohjautuvat halpatyövoiman käyttöön [viitattu 3.5.2020]. Saatavilla: <https://www.smu.fi/uutiset/kansainvaliset-oljytankkerikuljetukset-pohjautuvat-halpatyovoiman-kayttoon/>

Myberg, K. & Leppävaara, M. 2019. Itämeri ja ihminen. Helsinki: Tammi

Mäkinen, J. & Kourula, A. 2008. Yritysvastuun politiikka. Niin & Näin [viitattu 5.5.2020]. Saatavilla: <https://netn.fi/sites/www.netn.fi/files/netn084-29.pdf>

Paulaharju, M. 2020. Vastuullista toimintaa joka päivä. Albatrossi 1/2020, 4-6.

Pekkarinen, E. & Myllyniemi, S. (toim.) 2018. Vaikutusvaltaa Europan laidalla. Nuorisbarometri 2018. Valtion nuorisoneuvosto [viitattu 1.5.2020]. Saatavilla: [https://tietoanurista.fi/wp-content/uploads/2019/03/NB\\_2018\\_web.pdf](https://tietoanurista.fi/wp-content/uploads/2019/03/NB_2018_web.pdf)

Port of Helsinki. 2020. Helsingin Sataman liikennetilastot [viitattu 2.3.2020]. Saatavilla: <https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/julkaisut-ja-tilastot>

Poutanen, E-L. Itämeren suojelun ja kestävän käytön ohjelmallinen perusta ja haasteet. Ympäristöministeriö [viitattu 10.5.2020]. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2018:0624:FIN:FI:PDF>

Rantanen, K. 2012. Rachel Carsonin kirja järisytti maailmaa. Kemia-lehti. Nro 6/2012 [viitattu 15.4.2020]. Saatavilla: [https://www.kemia-lehti.fi/wp-content/uploads/2013/02/kem612\\_rachel.pdf](https://www.kemia-lehti.fi/wp-content/uploads/2013/02/kem612_rachel.pdf)

Ruokavirasto. 2020. Aurinkomerkki eli Luomu-valvottua tuotantoa-merkki [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <https://www.ruokavirasto.fi/yritykset/elintarvikeala/luomutuotteet/markkinointi-ja-merkinnat/aurinkomerkki/>

Sitra. 2013. Strateginen vastuullisuus [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: [https://media.sitra.fi/2017/02/27174455/Strateginen\\_vastuullisuus-2.pdf](https://media.sitra.fi/2017/02/27174455/Strateginen_vastuullisuus-2.pdf)

Suomalaisen Työn Liitto. 2020. Avainlippu [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <https://suomalaisyrittajienliitto.fi/yrityksille/avainlippu/>

Suomen Standardisoimisliitto 2020. ISO 14001- maailman tunnetuin ympäristöjärjestelmämalli [viitattu 20.3.2020]. Saatavilla: [https://www.sfs.fi/julkaisut\\_ja\\_palvelut/tuotteet\\_valokeilassa/iso\\_14000\\_ymparistojohtaminen/ymparistojarjestelma](https://www.sfs.fi/julkaisut_ja_palvelut/tuotteet_valokeilassa/iso_14000_ymparistojohtaminen/ymparistojarjestelma)

Suomen Varustamot ry. 2020. Huoltovarmuus [viitattu 6.5.2020]. Saatavilla: <https://shipowners.fi/vastuullisuus/huoltovarmuus/>

Suomen ympäristökasvatus Oy. 2020. Green Key-hakuprosessi [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <http://greenkey.fi/haku-ohjeet/>

Talvio, C. & Välimaa, M. 2004. Yhteiskuntavastuu ja johtaminen. Helsinki: Edita.

Tapaninen, U. 2019. Merenkulun logistiikka. Toinen uudistettu painos. Helsinki: Gaudeamus.

Tieteen termipankki. 2020. Kestävä kehitys [viitattu 30.4.2020]. Saatavilla: [https://tieteen-termipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kest%C3%A4v%C3%A4\\_kehitys](https://tieteen-termipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kest%C3%A4v%C3%A4_kehitys)

Tilastokeskus 2019. Suomalaisten matkailu Etelä-Eurooppaan kasvoi vuonna 2018 [viitattu 9.5.2020]. Saatavilla: [https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat\\_2018\\_2019-03-28\\_tie\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat_2018_2019-03-28_tie_001_fi.html)

Tulli. 2019. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2018 [viitattu 2.3.2020]. Saatavilla: [https://tulli.fi/tilastot/tilastojulkaisu/-/asset\\_publisher/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2018](https://tulli.fi/tilastot/tilastojulkaisu/-/asset_publisher/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2018)

Viljanen, M. 2019. Kuluttaja vertaili lento- ja laivamatkaa Tukholmaan. Risteily aiheuttaa jopa suuremmat päästöt. Uusi Suomi 31.7.2019.

Ympäristömerkintä Suomi Oy. 2020. EU-ympäristömerkki [viitattu 7.5.2020]. Saatavilla: <http://eu-ymparistomerkki.fi/eu-ymparistomerkki/>

WWF Suomi. 2020. Itämeri [viitattu 9.5.2020]. Saatavilla: <https://wwf.fi/alueet/itameri/>

## LIITTEET

### Henkilöstökyselyn kysymykset

1. Onko vastuullisen yrittämisen käsite sinulle tuttu? Jos on, kerro omin sanoin, miten se näkyy työssäsi.
2. Onko Eckerö Line mielestäsi vastuullinen työnantaja ja miten se näkyy päivittäisessä arjessasi laivalla?
3. Kerro omin sanoin, miten vastuullisuutta voisi lisätä tai parantaa.
4. Onko sinulla joitain omakohtaisia kokemuksia, joissa Eckerö Line on työnantajana toiminut erityisen vastuullisesti tai päinvastoin välttänyt vastuun ottamista? Kerro omin sanoin.
5. Miten huomioit ympäristöä säästävät tekijät laivalla työssä ja vapaa-ajalla?
6. Minkälaisiin toimenpiteisiin olisit valmis sitoutumaan laivan päivittäisessä arjessa ympäristön suojelemiseksi?
7. Miten Eckerö Line voisi mielestäsi parantaa toimintaansa, jotta se voisi lisätä mainettaan vastuullisena yrityksenä sekä asiakkaille että tuleville työntekijöille? Sana on vapaa!



