



FlaskPosten-PulloPosti



2024-01-31 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • crew magazine • 2024-1

Kontorsnytt

Carl Rögård har ersatt Karl-Erik Karlsson som teknisk inspektör i vårt kontor från och med måndagen den 8 januari. Du har eller kommer att träffa honom på våra officersmöten, ombord och självklart här på vårt kontor.

Carl är maskinchefsutbildad på Högskolan på Åland. Han har arbetat som maskinmästare ombord på våra fartyg Miranda (2006-2007) och Midas (2008-2009). Därefter arbetade han på Birka Paradise/Stockholm och Transporter (2008-2020). Sedan gick han i land för att arbeta på Optimova i Godby som processingenjör, vilket innebar optimering, teknisk support och inköp.

Vi ser fram emot att få Carl förstärka vårt team och önskar honom välkommen till oss!

Ellen Engström är föräldraledig till 19 augusti 2024. Helena Wallin kommer att fortsätta på vårt kontor till och med den 31 augusti 2024. Albin Granlund fortsätter på vårt kontor till den 31 december 2024 (distansarbete 10 timmar per vecka).

✉ Eva



Befälsmöten 2024

Vi ordnar befälsmöten för befälhavare, överstyrmän, maskinchefer och första maskinister enligt följande onsdagar

- 17 januari
- 7 februari och
- 13 mars

Välkomna för att träffa dina kollegor och oss i kontoret!

✉ Eva

Befraktningssläget

TransProCon återlevererade Midas vid lots i Uddevalla den 31 december 2023. För den gamla damen Midas har det varit ett mycket bekvämt år med merparten av tiden liggande vid kaj i Uddevalla med landström kopplad.

Vid samma tidpunkt påbörjade Midas en 3+3 månaders befraktning till DFDS. Midas ligger när detta skrivs vid kaj i Dunkerque med beredskap att vid behov sättas i trafik.

Mistral återlevererades från Smyril den 31 december 2023. Mistral har gått i Smyrils mycket tuffa trafik mellan Danmark, Färöarna och Island i ca tre och ett halvt år. Ett stort tack till besättningen ombord under den mycket utmanande chartern. Tough trade – tough guys – nu gör vi något annat!

Mistral levererades till den spanska roro-operatören Suardiaz den 1 januari 2024 för ett upp till tre års kontrakt inklusive optioner. Den nya trafiken mellan Vigo och Liverpool har inte kommit igång som planerat och Mistral ligger därför när detta skrivs on-hire i Le Havre.

Roro-marknaden är stark och raterna på nya avtal är höga.

Befraktningssläget är följande

- Midas DFDS mars 2024 + option juni 2024
- Mistral Suardiaz juni 2024 plus optioner maximalt till december 2026
- Mimer CMA CGM december 2024
- Baltic Bright Holmen december 2024 + option 2025
- Lysvik och Lysbris DFDS december 2024 + optioner 2030
- Misana och Misida Sea-Cargo december 2026 + option 2031

✉ Dan

In English - suomeksi

Suomeksi katso sivu 16-18, in English see page 8-15.

✉ Dan



Säkerhet på roro-däck

Roro- och lastdäcken är de farligaste områdena ombord på våra fartyg och vi har därför uppdaterat vår säkerhets- och miljöhandbok med ett nytt annex 6.6.2.1 introduktion till lastoperation roro

- Introduktion ska ges till alla i besättningen som jobbar på eller nära lastområden
- Allmänna instruktioner gällande personlig skyddsutrustning (PPE), övervakning (marshalling) och farliga zoner
- Rutinerna kan variera berorande på hamn så för att undvika missförstånd och olyckor är det viktigt att alltid följa de lokala reglerna före lastoperationerna börjar

✉ Christer

Investeringar i miljö och bränslebesparing

Från och med 1 januari 2024 ska vi samla in och/eller köpa utsläppsrätter för samtliga våra fartyg. Vi samlar in utsläppsrätter från våra kunder och sedan ska de lämnas in till EU ETS-systemet. Baserat på vår trafik 2022 blir kostnaden när systemet är fullt infört 2026 ca 12 miljoner euro per år! Det här ska jämföras med vår omsättning som är ungefär 25 miljoner euro. Kostnaden för ETS uppgår alltså till nästan halva vår omsättning!

Utöver nytt Wärtsilä kontrollsystem och nya propellerblad till Lysvik/Lysbris för vi en diskussion med DFDS och Norske Skog om installation av en landströmslösning. Detta skulle förbättra miljöprestanda samt reducera driftstimmarna på hjälpmaskinerna.

Barlastvattenreningssystem installerades på Mistral i augusti och på Lysvik och Lysbris i november 2023. Därmed har alla våra åtta fartyg system för rening av barlastvatten till en total kostnad om ca tre miljoner euro.

E-Marine har installerat system för energioptimering på Mistral och Baltic Bright under dockningarna.

Vi har sökt men inte beviljats EU-stöd för en bränslecellslösning till Lysvik eller Lysbris.

✉ Dan

Kurser & utbildning

Befälsmöte Viking Glory 17 januari

- Dmitro Fisun Master Mimer
- Olli Metsämäki Chief Officer Mimer
- Eeli Tornberg Chief Officer Misida
- Christoffer Eriksson Master Misida
- Marcus Nordberg Chief Officer Misana
- Reimo Saarkoppel Chief Officer Lysvik
- John Eriksson Master Midas
- Antti Lepistö Chief Engineer Mimer
- Simon Ramsay I-Engineer Misana
- Valtteri Rantala Chief Officer Mistral
- Johan Lindvall Master Mistral
- Hugo Kurosawa I-Engineer Midas
- Eric Lindblom Master Misana
- Josefine Grangård Office
- Helena Wallin Office
- Carl Rögård Office
- Christer Johansson Office
- Eva Mikkola-Karlström Office

☒ Helena

Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja/editor

Dan Mikkola

Översättning/

Käännöstyö

Olof Widén

Upplaga/lukumäärä

450



Godby Shipping Ab

www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Sjöfartens Dag och Mercy Ships Race 2024

Sjöfartens Dag ordnas igen torsdagen den 23 maj 2023 i Mariehamn.

Förbundet Ålands Sjöfart rf arrangerar Sjöfartens Dag tillsammans med DNV, Alandia, Ålands landskapsregering och Wärtsilä.

Målsättningen är att alla besökare ska hitta inspiration för att fortsätta utveckla den bransch som skapar liv i hela Östersjön. Så att alla som kommer till Åland ska återvända till sin egen vardag med nya idéer.

Dagen är fullspäckad med program. Över 100 företag deltar som utställare och totalt är över 1.000 personer på plats. Det är många högkvalitativa och aktuella seminarier under dagen.

Dagen är framför allt en viktig mötesplats för att träffa kollegor, konkurrenter och nya samarbetspartners. Där samlas rederier, leverantörer, försäkringsgivare, banker, sjöskolor, fackförbund och sjöfolk.

Mercy Ships Race ordnas dagen före Sjöfartens Dag det vill säga onsdag 22 maj 2024 kl. 1700, start och mål vid Alandica! Man springer eller går 5 eller 10 kilometer. Alla kan vara med samtidigt som vi hjälper Mercy Ships hjälpa de allra fattigaste med sjukvård och livsviktiga operationer. Anmälningsavgiften är 50 euro per person och den går oavkortat till Mercy Ships. Mercy Ships Race samlar årligen över 300 deltagare och för företag är det ett fint tillfälle att göra något tillsammans och umgås.

Vi är stolt sponsor av loppet och vi sponsorerar även deltagaravgiften för hela vår personal! Vi deltar alla i kontoret här i Mariehamn. Vi utmanar alla ombord på våra fartyg att också delta, vare sig du är ombord eller hemma på ledighet. Anmälningslistor för deltagande på annan plats än i Mariehamn finns ombord. Vilket av våra fartyg får flest deltagare?! Kanske ni kan göra någon aktivitet kring detta ombord? Och skicka gärna bilder från ert Mercy Ships Race ombord till Helena (kom ihåg begära lov av dem ni fotograferar).

Det är roligt, nyttigt och för ett bra ändamål. Vi hoppas på aktivt deltagande! Mera information om Sjöfartens Dag och Mercy Ships Race finns på www.sjofart.ax

☒ Eva

Roromarknaden 2024

Roro-marknaden har sedan den senaste bottennoteringen i samband med covid-pandemin 2020 utvecklats starkt.

Raterna för nya avtal ligger när detta skrivs på nivåer som vi inte sett under mina drygt 30 år i branschen. Samtidigt måste vi komma ihåg att marknaden är liten och antalet spelare och fartyg lågt. Det finns totalt – och lite beroende på definition – 300-400 renodlade last-ro-ro-fartyg i världen.

Ropax-fartyg, dvs fartyg med betydande kapacitet för passagerare och bilbåtar vilka mestadels transporterar fabriksnya bilar räknas inte in i de 300-400 roro-fartygen utan de utgör egna kategorier/marknader.

Det är alltid svårt att spå marknaden framåt men läget i roro-sektorn känns stabilt. Medelåldern på alla utom de allra största roro-fartygen är hög och i stort sett inga mindre roro-fartyg är beställda på varven. Varven globalt är dessutom rätt långt fullbokade vilket betyder att de beställningar som görs är klara för leverans 2026 och framåt. En nackdel för oss är förstås att priserna på nya roro-fartyg för tillfället är mycket höga och därmed kräver mycket höga charterater under lång tid för att motivera en beställning.

Hög medelålder med kommande dyra klassförnyelser och tuffa miljökrav med BWT, EEXI, CII, EU ETS, EU Fit-for-55 mm gör dessutom att många äldre roro-fartyg går mot skrotning. Sammanfattningsvis är det alltså mycket som tyder på att roro-marknaden kommer att vara stabil och stark under de närmaste åren.

☒ Dan

FlaskPosten nytt nummer

FlaskPosten utkommer normal tre gånger per år i januari, maj och september och här kommer – lite försenat – årets första nummer.

Trots namnet hittar du också mycket innehåll på finska och engelska. Innehållet skiljer sig delvis mellan de olika språkversionerna, det lönar sig att läsa alla om du kan!

Jag hoppas att du vet att äldre nummer av FlaskPosten finns på våra hemsidor www.godbyshipping.fi > media > FlaskPosten.

Trevlig läsning!

☒ Dan

Nyheter från marine management

Ny teknisk inspektör i kontoret

- Carl Rögård, ansvarar för Baltic Bright, Misana, Misida och Mistral

Dockningar 2023, planerade dockningar 2024 och 2025

- Baltic Bright mellandockning augusti/september 2023 på ODD Landskrona
- Mistral klassförnyelsedockning augusti/september på ODD
- Lysvik klassförnyelsedockning november 2023 på ODD
- Lysbris påbörjande av klassförnyelsedockning november 2023 på ODD
- Lysbris och Lysvik korta dockningar januari 2024 på Fosen varv i Norge för installation av nya propellerblad
- Mimer klassförnyelsedockning april 2024 på Damen Curacao
- Midas klassförnyelsedockning hösten 2024/vintern 2025, varv ännu inte bestämt
- Misida mellandockning april 2025
- Misana mellandockning maj 2025

Inspektioner och besiktningar

- MLC besiktning Baltic Bright och Mimer under 2024
- ISM/ISPS auditeringar görs numera av klassen. Mistral och Baltic Bright under 2024
- Vid Masters Review är det bra att gå igenom alla punkter i säkerhets- och miljöhandboken punkt 5.4.2 samt kommentera i rapporten, DNV kontrollerar upp detta vid sin auditering

Underhåll och inspection av förtöjningsutrustning

- Det finns regler för underhåll och inspektion av både trossar och förtöjningsutrustning
- Planen behöver inte vara godkänd, den kontrolleras vid första ombordbesök efter 1 januari 2024
- Planen ska innehålla arrangemangsrutningar och utrustningens SWL
- Underhållsjobb och documentation finns i TM Master
- Planen finns i TM Master under certificate punkt 4.15

Nya MARPOL regler för designated fuel oil sampling points

- Alla våra fartyg ska ha en provtagningsstation senast vid första IAPP förnyelse efter 1 april 2023
- Antalet provtagningsstationer och deras placering ska godkännas av administrationen och ska fylla följande krav:
 - 1 lätt att hitta och komma åt;
 - 2 hantera de olika oljekvaliteter som används ombord;
 - 3 ligga nedströms från den servicetank som används;
 - 4 finnas så nära den förbränningsmotor som används som möjligt med beaktande av oljetyp, flöde, temperatur och tryck;
 - 5 vara tydligt utmärkt för identifiering och beskrivas i rördiagram eller annat relevant dokument;
 - 6 varje provtagningsstation skall vara skyddad från värme och elektrisk utrustning och skyddet ska vara bra nog för att motstå läckage, översköljning eller sprutning
 - 7 provtagningsstationen ska vara försedd med lämplig dränering till tank eller annan säker plats.
- Godkänd på Mistral, Lysbris och Lysvik.

Ballast Water Management

Alla våra fartyg har godkända system installerade

- Mimer – 2019 (AlfaLaval)
- Midas – 2019 (Alfa Laval)
- Baltic Bright – 2021 (Desmi)
- Misana – 2022 (Desmi)
- Misida – 2022 (Desmi)
- Mistral – september 2023 (Langh Tech)
- Lysvik – november 2023 (Desmi)
- Lysbris – november 2023 (Desmi), ännu inte DNV godkänt

CII

- CII (Carbon Intensity Indicator) = är ett mått i gram CO₂ per lastkapacitet och distans
- Årliga rapporter från IMO DCS data används för att beräkna rating (A-D).
- Kraven skärps varje år med en viss procent enligt IMOs beslut, minskad fart och engeriopimering ombord är exempel på hur man kan klara kraven
- For 2024 we aim to improve rating for Lysvik/ Lysbris and Mistral to rating C. Remaining vessels should be able to keep minimum rating C without any changes.

☑ Christer

Godby Fishing Championship 2024

Vår årliga fisketävling Godby Fishing Championship är onsdagen den 21 augusti 2024 på Gröna Udden.

Här samlar vi kunder, personal och leverantörer för fiske och trevliga pratstunder. Inbjudningar skickas senare.

☑ Eva

Niko Thörnroos 30 år i Godby Shipping

Med stor glädje vill vi uppmärksamma Niko som jobbat med oss i 30 år, tidigare som matros på Link Star och Midas och nu som båtsman på Mimer.

Tack för att du är en del av vår Godby Shipping familj och vi ser fram emot många år till.

☑ Helena



Uppvaktningar

Självklart ska vi fira de som fyllt jämnt och de har uppvaktats med tårta och present ombord.

Grattis säger vi igen till

- Dmytro Ivanov Lysbris Seaways 50 år den 1 oktober
- Jan Eklund Baltic Bright 50 år den 20 oktober
- Henrik Eriksson Midas 60 år den 1 januari

✉ **Helena**

Godby Shipping Christmas Countdown

Tack för en kul och gemensam aktivitet med vår Christmas Countdown i december 2023.

21 deltagare var vi som tränade och sporrade varandra. Vinnare utav ett varsitt presentkort värde 100 € gick till Albin Karlström Office och Emmanuel Nieves Midas.

✉ **Helena**

Lakeway Link ny trafik

Just nu arbetar det nybildade svenska rederiet Lakeway Link med att chartra in fartyg för den nya rutten för tung trafik mellan Mälardalen och Polen.

Det var blev en stor nyhet när Wallenius och Greencarrier i våras berättade att man startar ett nytt svenskt oberoende rederi för att starta en ny typ av trafik för tungt gods. Konceptet bygger på att transportera trailers utan dragbilar för att minska utsläpp och möta utmaningen med brist på chaufförer i Europa.

Lakeway Link kommer att trafikera de polska städerna Gdynia och Gdansk till och från Södertälje och Västerås via Mälaren. Genom etableringen öppnas en linjeservice för rullande last med fasta avgångar två gånger i veckan från Sverige respektive Polen med start i januari 2024.

Rutten kommer att trafikeras med en ny typ av fartyg som gör det möjligt att koppla samman Östersjön med den grunda Mälaren. Fartygen kommer att bli maximerade för måttet Mälarmax. Planen är att beställa nybyggen men i ett inledningsskede kommer rederiet att chartra in lämpliga fartyg och just nu arbetar man med att identifiera lämpliga kandidater.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-07-04

Trettonde E-Flexern tar Stena till Medelhavet

Stena RoRo har lagt beställning på ytterligare ett E-Flexer-fartyg från det kinesiska varvet CMI Jinling i Weihai. Fartyget kommer att levereras till Corsica Linea och gå i trafik mellan Marseille och Corsica.

Det ännu ej namngivna fartyget kommer att levereras under det första kvartalet 2026. Det blir det trettonde fartyget som Stena RoRo beställt i E-Flexer-serien och samtidigt det första som kommer att levereras till Medelhavsregionen.

Corsica Linea kommer att långtidsbefrakta nybygget men har en köpoption. Corsica Linea är det femte rederiet som satsar på E-Flexer-fartyg. Stena Line har fem fartyg i sin flotta, DFDS har ett, Brittany Ferries har tre levererade samt två under byggnation och kanadensiska Marine Atlantic har ett fartyg under byggnation.

Corsica Lineas nybygge kommer att bli 203 meter långt, ha kapacitet för 1.000 passagerare och 2.500 lastmeter för frakt. Fartygets maskineri kommer att bli av multibränsletyp och kan drivas av LNG, konventionellt fartygsbränsle eller biodiesel och är dessutom förberett för en batteriinstallation.

Enligt Stena RoRo beror mycket av framgången med E-Flexer-serien på att fartygen är baserade på ett grundkoncept som är såpass flexibelt att varje fartyg kan skräddarsys efter kundernas behov samtidigt som fartygen ligger i framkant avseende energieffektivitet.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-08



Finncanopus levererad till Finnlines

Under tisdagen tog Finnlines leverans av Finncanopus, det andra fartyget i rederiets nya Superstarklass. I februari planeras fartyget sättas i trafik mellan Kapellskär, Långnäs och Nådendal.

Det är det kinesiska varvet China Merchants Jinling i Weihai som byggt de båda systerfartygen Finnsirius och Finncanopus.

De nya ropaxfartygen i Superstarklassen är en del av Finnlines investeringsprogram på totalt 500 miljoner euro som nu har slutförts. Nybyggnadsprogrammet omfattade de båda hybridfartygen Finnsirius och Finncanopus, samt de tre ro-ro hybridfartygen Finneco I, Finneco II och Finneco III.

FAKTA: Finncanopus
Isklass: 1 A Super
Total längd: 235,0 m
Lastmeter: 5.200
Fart: 16 / 20,5 knop
Maskineffekt: 4 x 7 200 kW
Maximalt antal passagerare: 1 100
© Svensk Sjöfartstidning 2023-12-12

Beställer upp till tolv nybyggen för metanol

Norska Wallenius Wilhelmsen Lines har tecknat avtal om upp till tolv bilfartyg för metanoldrift.

WWL har lagt en order på fyra PCTC-fartyg, med option på ytterligare åtta, vid det kinesiska varvet Jinling Shipyard.

De nya fartygen med plats för 9.350 CEU ska byggas för dual fuel-drift med metanol. Det första fartyget har planerad leverans under andra halvan av 2026.

Enligt WWLs bedömning är metanol det snabbaste sättet att nå netto nollutsläpp. Tanken är att köra fartygen på metanol direkt vid leverans. Fartygen blir också förberedda för ammoniak och kan konverteras när ammoniak finns tillgängligt på ett säkert sätt.

Wallenius Wilhelmsen opererar idag runt 125 fartyg. Nybyggena kommer att snabba arbetet för att nå företagets mål om netto nollutsläpp till 2027.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-08-15

Stena lägger ner linje till Finland

Stena Line har beslutat att dra in sin färjelinje Nynäshamn-Hangö. Huvudorsaken är bristande efterfrågan från bolagets fraktkunder.

Det var under våren 2022 som Stena Line startade den nya färjelinjen mellan Nynäshamn och Hangö, det efter att ha märkt en stor marknadsefterfrågan och på direkt förfrågan från bolagets existerande kunder. Men på grund av hur den geopolitiska situationen utvecklats har fraktvolymerna minskat, vilket innebär att linjen inte utvecklats som rederiet förväntat.

Trafiken fortsätter fram till den 20 oktober, då fartygen Stena Gothica och Urd lämnar linjen för nya uppdrag, antingen på chartermarknaden eller inom Stena Line.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-10-06

Wallenius Marines nybygge sjösatt

Det första av Wallenius nybyggen i Sleipner-klassen har blivit sjösatt på CIMC Raffles-varvet i Kina.

Det handlar om en fartygsklass som designats av danska Knud E. Hansen på uppdrag av Wallenius och som chartras ut till Wolkswagen. Fartygen beställdes under sommaren 2021 och får namnen Future Way och Way Forward. De har en kapacitet på 6.500 CEU, car equivalent units, och kommer att levereras 2024.

Enligt Knud E. Hansen är fartygen designade för att kunna transportera bilar utan ballast vid full last. Fartygen utrustas med multifuel-maskiner som gör att de kan använda en mängd olika bränslen, så som LNG, LBG och MDO, marin dieselolja.

Fartygens skrov är framtagna med en aerodynamisk form för att avsevärt minska vindmotståndet under drift.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-11-17

Godby Shipping
jourtelefon
+358-400-529999

Stena köper fartyg

Stena Roro har köpt roro-fartyget Frijsenborg för Stena Lines trafik på Irländska sjön. Fartyget har döpts om till Stena Forwarder.

Linjen trafikeras också av E-flexer-fartygen Stena Embla och Stena Edda.

Stena Forwarder är byggd år 2016 på det italienska varvet Cantieri Navale Visentini, är 179 meter lång, 26 meter bred och har plats för 2.500 filmeter last.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-11-07

Första nybygget levererat till AtoB@C Shipping

Fredagen den 15 december 2023 tog AtoB@C Shipping leverans av Electramar som är det första i en serie om totalt tolv fartyg från varvet Chowgule i Indien.

De nya fartygen minskar CO2-utsläppen med upp till 50 procent jämfört med den nuvarande generationens fartyg.

Fartygen är på 5.350 dwt och är utrustade med hybridframdrivning, batteripaket och landströmsanslutning, vilket utöver god bränsleeffektivitet betyder mindre buller och utsläpp i hamnarna.

FAKTA: Electramar
Längd: 89,95 m
Bredd: 15,95 m
Djupgående: 6,1 m
DWT: 5.350 mt
Huvudmaskin: 1 x Yanmar, 1 920 kW
© Svensk Sjöfartstidning 2023-12-15

Över 60 fartyg i order från svenska rederier

Svenska rederier beställer fartyg som aldrig förr – eller åtminstone mer än på länge. Just nu finns 62 fartyg i order i den lista över nybyggen med koppling till Sverige. Bara i år har 20 nya ordrar offentliggjorts.

Fram till den 1 september 2023 hade svenska rederier, eller rederier med starka svenska ägarintressen, totalt 62 nybyggen i order. Nybyggenas sammanlagda dödvikt uppgår till cirka 525.000 ton.

Det är länge sedan orderboken har haft motsvarande omfattning. 2008, året för Lehman Brothers-kraschen, fanns ett 60-tal fartyg i order.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-09-01

Langh Ships andra nybygge döpt

Under måndagen hölls en namngivningsceremoni i Kina för det andra fartyget i Langh Ships serie på tre torrlastfartyg om 7.800 dwt. Fartyget, som är byggt på Wuhu-varvet i Kina, fick namnet Olivia.

Serien på tre fartyg byggs för att användas till Langh Ships transporter av stål-rullar från Finland till Centraleuropa för den finska tillverkaren av rostfritt stål, Outokumpu. Returlasten består av återvunnet rostfritt stål och andra bulkprodukter. De skräddarsydda lasttransportlösningarna för stål-rullar har utvecklats internt av Langh Ship.

Olivias systerfartyg Lovisa, som levererades till Langh Ship i november, kom till Europa i början av januari och har nu påbörjat Outokumpus linjetrafik mellan Finland och Nederländerna.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-22

Thun beställer fyra till

Erik Thun beställer ytterligare fyra nybyggen, två multi-purpose torrlastare och två kusttankfartyg. Totalt har rederiet nu 15 fartyg i beställning.

Fartygen ska byggas på varvet Ferus Smit i Nederländerna. Beställningen av ytterligare två torrlastare kompletterar en tidigare order på fyra multi-purpose torrlastfartyg på 5.100 dwt med isklass 1B. Fartygen är Thuns nästa generation av Vänermax och byggs för trafik på Vänern.

Dessutom beställer rederiet ytterligare två kusttankfartyg i R-klassen. Fartygen byggs redo för metanol. Även denna order kompletterar redan lagda beställningar på sex tankfartyg i R-klassen, vilket gör att rederiet nu har totalt åtta tankfartyg i beställning på det nederländska varvet. Det första fartyget i serien, Thun Resource, är redan sjösatt och snart redo för leverans.

Tillsammans med rederiets beställning på en andra produkttanker i Vingaserien har Thun nu totalt 15 fartyg i orderboken, för leverans under 2024–2027.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-10



Gotlandsbolaget och Viking bildar bolag

Gotlandsbolaget och Viking Line bildar ett gemensamt bolag som ska utveckla och erbjuda kryssningar med fartyget Birka Stockholm. Samtidigt säljer Gotlandsbolaget 50 procent av fartyget till Viking Line.

Det var i mars i år som Gotlandsbolaget förvärvade Birka Stockholm för cirka 38 miljoner euro. Nu meddelar rederierna att man avtalat om att Gotlandsbolaget säljer 50 procent av fartyget till Viking Line för 19 miljoner euro.

De två rederierna startar ett nytt gemensamt bolag som ska erbjuda kryssningar mellan Stockholm, Mariehamn och Visby samt eventuellt även destinationskryssningar i Östersjöregionen.

Planering pågår nu för att kunna starta upp verksamheten och erbjuda en ny, attraktiv produkt med trafikstart under våren 2024. Den initiala avtalsperioden för samarbetet löper i fem år med möjlighet till förlängning.

Viking Cinderella, som nu går i kryssningstrafik Stockholm–Mariehamn, kommer att flyttas till Stockholm–Mariehamn–Helsingfors.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-08-09

Wasaline summerar ännu ett rekordår

Det blev ett framgångsrikt 2023 för Wasaline. Rederiet redovisar ett ökat resande mellan Umeå och Vasa men väntar sig utmanade månader i början av 2024.

Under år 2023 reste 279.590 passagerare med Wasalines färja Aurora Botnia på linjen mellan Umeå och Vasa. Det är enligt rederiet en ökning med 4,4 procent mot året dessförinnan. Antalet transporterade passagerarfordon ökade med 14,3 procent till 63.647, vilket är ett nytt rekord för Wasaline sedan trafikstarten 2013.

Enligt Wasalines vd Peter Ståhlberg fortsätter rederiet få positiv respons från sina kunder för deras miljöarbete.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-09

Birka Gotland börjar kryssa i mars

Birka Gotland gör sin premiärkryssning från Stockholm till Mariehamn den 20 mars.

Rederierna Viking Line och Gotlandsbolaget har gemensamt bildat det nya bolaget Gotland Alandia Cruises som driver fartyget Birka Gotland.

Birka Gotland kommer att avgå varje kväll från Stockholm, mot Mariehamn och på utvalda avgångar även Visby. Birka Gotland kommer under året också att besöka Härnösand, Bornholm, Ystad och Riga.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-23

2.200 sjömän behövs till 2025

Rekryteringsbehovet inom sjöfarten är fortsatt stort. Under kommande tre år behöver branschen rekrytera 2.200 personer, enligt Transportföretagens nya rapport ”Tempen på sjöfartsbranschen 2023”.

Med en samhällsekonomi som är beroende av sjöfarten behövs krafttag för att öka ungdomars intresse för sjöfartsutbildningar och skapa fler utbildningsplatser.

Två av tre företag säger att de har svårt att rekrytera. Överlag är det svårt att hitta personer med rätt yrkesutbildning inom gruppen manskap (både maskin och däck), elektriker/elingenjör och kock/kallskänka/mässman.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-08-22

Permanent halvering av Finlands farledsavgifter

Finlands regering vill stärka landets exportindustri genom att göra den tidigare temporära halveringen av farledsavgifterna permanent från år 2025.

Farledsavgifterna för handelsfartyg på finskt territorialvatten har sedan 2015 varit halverade för att kompensera för dels svaveldirektivets kostnader för sjöfarten och senare för de ekonomiska utmaningarna som coronaåren medfört.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-08-08

Kina går om Grekland mätt i bruttoton

För första gången i modern tid går Kina om Grekland som världens största sjöfartsnation räknat i antal ägda bruttoton. Sett till dödviktston är Grekland kvar på första plats.

Uppgifterna kommer från Clarksons Research och refereras av flera internationella sjöfartsmedier. I Clarksons senaste rapport ligger Kina på 249,2 miljoner bruttoton och Grekland hack i häl med 249 miljoner bruttoton. På tredje plats kommer Japan med 181 miljoner bruttoton, följt av Sydkorea och USA med 66 miljoner bruttoton vardera.

De två största fartygsägarna i Kina är statligt ägda Cosco och China Merchants.

Enligt Splash247 ägs idag mer än en sjundedel av världshandelsflottan av kinesiska företag, jämfört med ungefär en tjugondel i början av 2000-talet. Det senaste decenniet har Kinas handelsflotta mer än fördubblats.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-08-15

Meyer Turku har levererat världens största

Under måndagen levererades Icon of the Seas till amerikanska rederiet Royal Caribbean International från Meyer Turku i Åbo. Det är världens största kryssningsfartyg och det första av tre beställda fartyg från varvet.

Det 365 meter långa och 50 meter breda fartyget har en bruttodräktighet på 248.655 och är därmed det största kryssningsfartyget i världen. Fartyget har en maximal passagerarkapacitet för 7.600 personer, 5.600 vid två personer per hytt. Det blir Royal Caribbeans första fartyg att drivas med LNG.

Icon of the Seas bedöms dessutom vara det mest komplexa projektet i Finlands industrihistoria.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-11-28

Nästa FlaskPosten kommer i maj 2024.

Bidrag mottas med tacksamhet!

Nu tas nästa steg mot nya isbrytare

De svenska statsisbrytarna börjar sjunga på sista versen och behöver bytas ut. Ale, Atle, Frej och Ymer har varit i drift ett halvt sekel och Oden i 34 år. Efter regeringens besked om finansieringen går Sjöfartsverket nu vidare i upphandlingen av två nya isbrytare. Målsättningen är att den första nya isbrytaren ska vara i drift 2027.

Designen av de nya svenska isbrytarna har gjorts av finska Aker Arctic i nära samarbete med Sjöfartsverket och upphandlingen med varv påbörjades i vintras.

De nya isbrytarna blir bland annat de första i världen att kunna drivas med metanol utöver vanlig diesel. De ska klara av att köra helt fossilfritt senast 2030.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-09-05

Wisby Tankers sätter segel på juicetanker

Tillsammans med charterkunden Louis Dreyfus Company gör Wisby Tankers en satsning på segelteknik ombord på sin juicetanker Atlantic Orchard.

Under tisdagen presenterade Louis Dreyfus Company, Wisby Tankers och segeltillverkaren Bound4blue planerna på att sätta fyra 26 meter höga E-sails på juicetankfartyget Atlantic Orchard. Det är en vindassisterad framdrivningsteknik som kallas vakuumsegel, där vinden utnyttjas för att minska bränsleförbrukningen och därmed utsläppen med upp till 10 procent.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-12-19

Hela Bottenviken är istäckt

Efter en rekordtidig start på vintern är nu samtliga av Sjöfartsverkets fem isbrytare i full drift. Hela Bottenviken är istäckt och även Väneren börjar frysa på.

Årets isbrytarsäsong startade rekordtidigt och de första assistanserna skedde redan den 2 december. Även om det var en mildare period innan jul har isen nu brett ut sig och Bottniska viken är nu istäckt ned till Örnsköldsvik.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-01-05

Lättmatros klämdes mellan lastbilar

En lättmatros blev under lastning fastklämd mellan två lastbilar på TT-Lines färja Huckleberry Finn.

Det var den 19 augusti förra året som olyckan inträffade under lastning av ropax-färjan Huckleberry Finn i Trelleborgs hamn.

Fartygets andrestyrman fördelade fordonen till olika lastdäck där ytterligare besättning anvisade fordonen till rätt plats. Kommunikationen skedde på svenska med hjälp av radio.

Två lättmatros ansvarade för lastningen på huvuddäcket som består av sex filer. Till en början arbetade de i samma fil med lastning av de två första lastbilarna. I samband med lastningen behövdes den första lastbilen backas.

Någon kontroll av att det var fritt bakom lastbilen gjordes inte. Backmanövern hade heller inte kommunicerats till övrig besättning på huvuddäck.

Haverikommissionen har i sin utredning kommit fram till att brister i rederiets riskanalys och rutiner ledde till att lastbilen backades utan att besättningen först hade säkerställt att utrymmet bakom lastbilen var fritt från hinder.

En bidragande orsak till olyckan uppges vara att lättmatroserna har fått arbeta utan stöd från mer erfaren besättning trots att de haft begränsad erfarenhet av arbetsuppgifterna. Brister i kommunikationen har också bidragit till att besättningen inte uppfattat varandras avsikter i samband med lastningen.

Enligt haverikommissionen finns en rad bakomliggande orsaker till olyckan. Instruktioner om arbetsuppgifterna kommunicerades på svenska, vilket innebar att den del av besättningen som inte talade svenska inte fått fullständig information om lastningsarbetet.

Rederiet anses inte heller ha säkerställt att besättningen hade de kunskaper som behövdes för att genomföra arbetsuppgifterna och det fanns inga fastställda instruktioner för hur fordon skulle backas på lastdäck.

© Svensk Sjöfartstidning 2023-09-13



Safety on roro decks

The roro and cargo areas are the most dangerous areas on our vessels. Therefore we have updated our *Safety and environmental manual* with new annex 6.6.2.1 Introduction cargo operation roro.

- Introduction shall be given to all crew members working with cargo operation or that is working in vicinity of the cargo areas
- General procedures regarding PPE, marshalling and danger zones
- The routines can be different depending on the port so important to always implement local procedures before cargo operation start to avoid misunderstanding/accidents

✉ **Christer**

Investments in environment and fuel efficiency

As from 1st January 2024 we must collect or buy emission trading rights to all our ships. We collect these from our customers and then submit them to the EU ETS system. Based on our traffic for 2022 the cost when the system is fully implemented 2026 will be about 12 million euro per year! This can be compared to our annual turnover of about 25 million euro. The cost for the ETS system is almost half our turnover!

In addition to a new Wärtsilä control system for the engines and new propeller blades we are discussing a shore-power solution for Lysvik and Lysbris. The idea is to improve the environmental performance and reduce the running hours on the auxiliary engines.

Ballast water treatment systems have been installed on Mistral in August and Lysvik/Lysbris in November 2023. All our eight vessels are now equipped with BWT systems at a total cost of about three million euro.

E-Marine has installed systems for energy optimization on Mistral and Baltic Bright during the dockings.

We have applied for but not been granted EU funds for a fuel cell solution on Lysvik or Lysbris.

✉ **Dan**

Chartering situation

TransProCon redelivered Midas at pilot station Uddevalla 31st December 2023. For the old lady Midas it has been a very comfortable year with most of the time idle in port of Uddevalla with shore power connected.

At the same time Midas started a new 3+3 months charter to DFDS. When writing this Midas is on-hire in Dunkirk waiting for the new traffic to start.

Smyril redelivered Mistral 31st December 2023. Mistral has been employed in Smyril Lines very demanding traffic between Denmark, Faroe Islands and Iceland for about three and a half years. Many thanks to the crew onboard during the challenging charter! Tough trade – tough guys – now for something else!

Directly after that Mistral start a new charter for the Spanish ro-ro operator Suardiaz for up to 3 years including options. The traffic between Vigo in Spain and Liverpool in the UK has not started as planned and Mistral is presently waiting on-hire in Le Havre.

The ro-ro market is strong and the rate levels for new contracts are high.

The chartering situation is as follows

- Midas DFDS March 2024 plus option June 2024
- Mistral Suardiaz June 2024 plus options max until December 2026
- Mimer CMA CGM December 2024
- Baltic Bright Holmen December 2024 + option 2025
- Lysvik and Lysbris DFDS December 2024 + options 2030
- Misana and Misida Sea-Cargo December 2026 + option 2031

✉ **Dan**

Officers' meetings 2024

Officers' meetings for masters, chief officers, chief engineers and second engineers. Note the dates Wednesdays

- 17th January
- 7th February and
- 13th March

Welcome to meet your colleagues and us!

✉ **Eva**

Office news

Carl Rögård has replaced Karl-Erik Karlsson as technical superintendent in our office as from Monday 8th January. You have or will meet him at our officers meetings, onboard and of course here in our office.

Carl is chief engineer from Höghskolan på Åland. He has been working as engineer onboard our vessels Miranda (2006-2007) and Midas (2008-2009). After that, he worked at Birka Paradise/Stockholm and Transporter (2008-2020). Then he went ashore to start working at Optinova as process engineer, working with optimization, technical support and purchasing.

We look forward to having Carl strengthen our team and wish him welcome to us!

Ellen Engström will be on maternity leave until 19th August 2024. Helena Wallin will continue in our office until 31st August 2024.

Albin Granlund continue in our office until 31st December 2024 (distance work 10 hrs per week).

✉ **Eva**

Godby Fishing Championship 2024

Our annual Godby Fishing Championship will be Wednesday 21 August 2024 at Gröna Udden.

Here we gather customers, personnel and suppliers in a very informal way. Invitations will be sent later on.

✉ **Eva**

FlaskPosten new issue

FlaskPosten is normally issued three times per year in January, May and September and here comes – a bit late – the first issue of 2024.

Despite the name you will also find a lot of content in Finnish and English. The content is partly different in the different language version so it will make sense to read all language versions if you can!

I hope that you know that the latest FlaskPosten and also older issues can be found on our web pages www.godbyshipping.fi > media > FlaskPosten.

Enjoy reading!

✉ **Dan**

The roro market 2024

The roro-market has since the last bottom during the covid pandemic 2020 developed strongly.

Rates for new contracts are when writing this at levels that we have not seen during my 30+ years in the business. But we also have to remember that the roro market is small with few players and vessels. The are totally – depending on the definition – 300-400 roros on the global market.

Ropax vessels, ie vessels with a large passenger capacity and car carriers mostly engaged in transportation of factory new cars are not included in the 300-400 roros but are considered separate segments/markets.

It is always difficult to predict the future but the roro market seems to be stable. The average age of all vessel except the largest roros is high and there are very few smaller roro ships on order at the - yards. The yards globally have good orderbooks and any new orders will be delivered 2026 or later. The downside for us is that shipyard prices are very high and that a newbuilding project will require very high charter rates for a long time to justify the investment.

High average age of the fleet in combination with class renewals and tough environmental regulations with BWT, EEXI, CII, EU ETS, EU Fit-for-55 etc will lead to many older roros going for scrap. As a summary there are clear signs that the roro market will remain stable and strong for the next few years.
☒ **Dan**

Midas and Mimer in CMA CGM West Indies traffic

After departure from Le Havre France 2nd of May 2012 Midas arrived 14th of May 2012 to Pointe-a-Pitre Guadeloupe.

There we started a quite interesting cargo unloading operation. On-board we were wondering how will things work over here seeing the first unloading operation in west indies preformed by the local stevedores. Here it can be mentioned that we had containers loaded storeroom on main deck in two layers and units unloaded by forklift that used more hydraulic oil than fuel. We had to use a lot of SOPEP powder. After cargo ops main deck looked more like a big farmers barn than a cargo deck onboard a vessel only the cows were missing from the picture.

First week in September 2023 we achieved port number 5.600 on the CMA CGM Leeward Line trade including over 3.600 Mediterranean moorings during a time frame of 11 years and 4 months. That is over 11.000 manoeuvres arrival and departures. We also made over several hundred shiftings and been at anchor several hundred times during this long time frame. There has happened a lot during these over 11 years.

In September and October 2017 Midas and Mimer did humanitarian aid cargo transportations after the two strong category 5 hurricanes Irma and Maria hit most of the Islands where we call. Midas transported aid cargo from Guadeloupe to St. Maarten, St. Martin and St. Barths. Mimer transported aid cargo to the USVI from Puerto Rico.

In September 2019 Mimer replaced Midas on the CMA CGM Leeward line. In August 2023 Mimer got a price plate from Marinex, Priority Roro over her 624 voyages back in the days for Priority Roro.

The CMA CGM line is quite hectic with minimum 10 ports a week. After all this is a cargo ship so the cargo flow and safe transportation of cargo units is very important. We have seen other vessels on the trade here that don't last so long due to problems with reliability on their part.

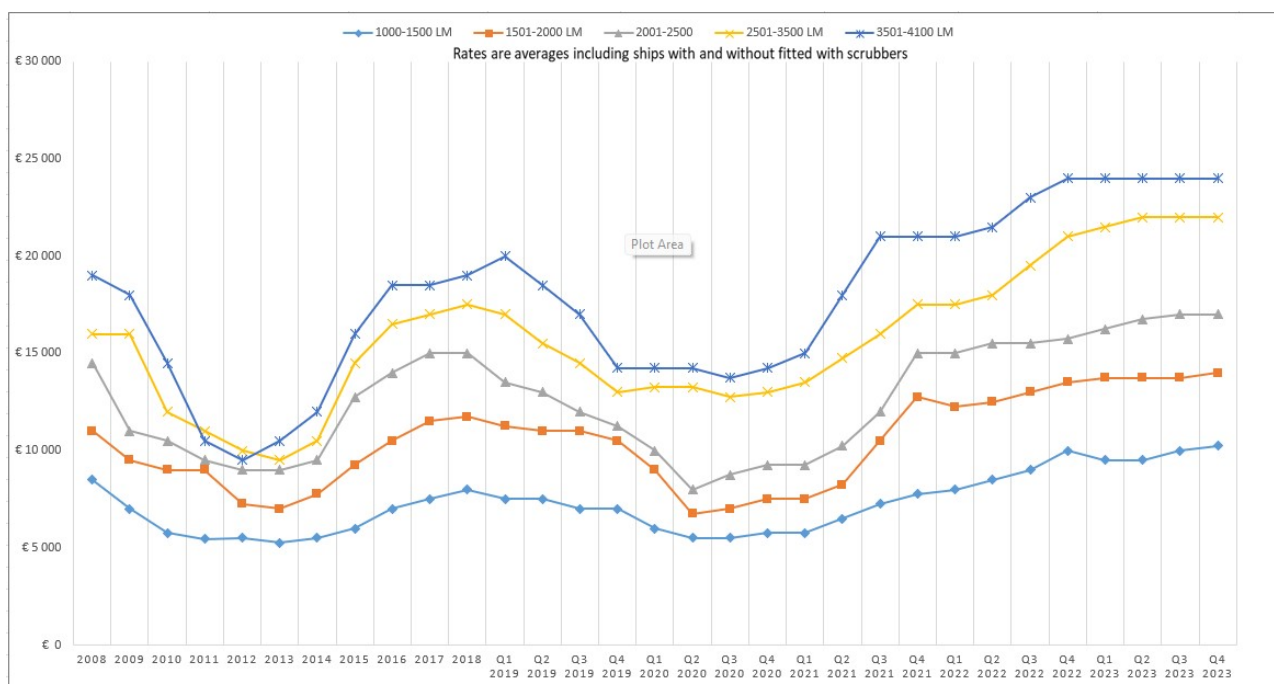
All this could not be done without superb professional crew that will go the extra mile to get things done when help is quit far away on the European side of the great blue ocean.

This part has always been appreciated by the charter and owner.

And we just got the option year declared thank you crew for great work making this possible.

Lets move forward with hard work and try to see that we still can keep vessel employed on the CMA CGM Leeward line and work hard so we can see a new building here some day in the future.
☒ **Joakim Hentunen, master Mimer**

BRS roro statistics 2008-2023



News from marine management

New superintendent at office

- Carl Rögård, responsible for Baltic Bright, Misana, Misida and Mistral.

Dockings 2023, planned dockings 2024 and 2025

- Baltic Bright intermediate docking August/September 2023 at ODD in Landskrona
- Mistral renewal docking August/September at ODD
- Lysvik renewal docking November 2023 at ODD
- Lysbris commencement of renewal docking November 2023 at ODD
- Lysbris and Lysvik short dockings January 2024 at Fosen Yard in Norway for installation of new propeller blades
- Mimer renewal docking April 2024 at Damen Curacao
- Midas renewal docking autumn 2024/winter 2025, yard to be confirmed
- Misida intermediate docking April 2025
- Misana intermediate docking May 2025

Inspections and Surveys

- MLC intermediate survey is due on Baltic Bright and Mimer during 2024.
- ISM/ ISPS audits are now done by class. During 2024 Mistral is due for renewal survey and Baltic Bright will be due for intermediate survey.
- During Masters Review its good to go through all points in S&E 5.4.2 and comment in report. DNV checks them during audits.

Maintenance and inspection of mooring equipment plan

- Regulation to maintain and inspect both mooring ropes and all equipment used for mooring.
- No need for approval of plan, will be checked onboard during first onboard survey after 1.1.2024.
- Plan include drawing over the arrangements and SWL on equipment.
- Maintenance jobs and records can be found in TM Master for the jobs listed in the plan.
- Plan is found in TM Master under Certificates 4.15

New MARPOL requirement on designated fuel oil sampling points

- All our ships will be required to have designate sampling points no later than the first IAPP renewal survey on or after 1 April 2023.
- Sampling location
- The in-use (1 representative sample or samples should be obtained from a designated sampling point or points. The number and location of designated fuel oil sampling points should be confirmed by the Administration following consideration of possible fuel oil cross-contamination and service tank arrangements. Fuel oil sampling points to be used should fulfil all of the following conditions:
 - 1 be easily and safely accessible;
 - 2 take into account different fuel oil grades being used for the fuel oil combustion machinery item;
 - 3 be downstream of the in-use fuel oil service tank;
 - 4 be as close to the fuel oil combustion machinery as safely feasible taking into account the type of fuel oil, flow-rate, temperature, and pressure behind the selected sampling point;
 - 5 be clearly marked for easy identification and described in either the piping diagram or other relevant documents;
 - 6 each sampling point should be located in a position shielded from any heated surface or electrical equipment and the shielding device or construction should be sturdy enough to endure leaks, splashes or spray under design pressure of the fuel oil supply line so as to preclude impingement of fuel oil onto such surface or equipment; and
 - 7 the sampling arrangement should be provided with suitable drainage to the drain tank or other safe location.
- Approved onboard Mistral, Lysbris and Lysvik.

Ballast Water Management

All vessels have installed treatment plants according to below

- Mimer – 2019 (AlfaLaval)
- Midas – 2019 (Alfa Laval)
- Baltic Bright – 2021 (Desmi)
- Misana – 2022 (Desmi)
- Misida – 2022 (Desmi)
- Mistral – September 2023 (Langh Tech)
- Lysvik – November 2023 (Desmi)
- Lysbris – November 2023 (Desmi), not DNV approved yet

CII

- CII (Carbon Intensity Indicator) = is a measure on grams of CO₂ emitted per cargo-carrying capacity and nautical miles.
- Annual reports from the IMO DCS data will be used for calculating the rating (A-D).
- Needs to be improved every year by percentage decided by IMO. Speed reductions and optimization of energy use onboard is possible ways to fulfill the requirements.
- For 2024 we aim to improve rating for Lysvik/ Lysbris and Mistral to rating C. Remaining vessels should be able to keep minimum rating C without any changes.

✉ Christer

Award 2023

Every year, Sjömanspensionskassan SPK (the Finnish seamen's pension fund) gives an award to that shipping company or seaman that has worked most successfully to promote seamen's health and well-being at work.

And this year 2023 – the winner is Godby Shipping! 🏆 🎉

It's a great honour to win this award and we thank all of you on board our vessels that works with us to create a more well-being environment and a happy crew. 😊

In this award we also get a money Price for the company: 1900 €

And now I want to know – What should we do with this money? A new app, a joint activity or some other kind of competition?
Just hit me with your ideas!

I wish you all a nice weekend!

✉ Helena

Congratulations

Congratulations with cake and a gift onboard to those having even birthdays

- Dmytro Ivanov Lysbris Seaways 50 years 1st October
- Jan Eklund Baltic Bright 50 years 20th October
- Henrik Eriksson Midas 60 years 1st January

✉ Helena

Godby Shipping
after office phone
+358-400-529999

Maersk new ro-ro service to Tunis

Maersk announced a new transport solution connecting the growing Tunisian market to its mainliner services to and from Europe, Middle East and Asia.

The new weekly service started recently and is operated with a dedicated ro-ro vessel between the Port of Rades and the connecting hub port of Cagliari in Italy. The weekly service also offers a connection between Morocco and Tunisia.

© Shippax 2024-01-02

P&O new London – Rotterdam route

P&O Ferries announced the opening of a new ro-ro freight route in the North Sea, between London Tilbury 2 and Rotterdam Europoort, starting in March 2024.

The service will complement P&O Ferries' existing Zeebrugge to London route together with strengthening its rail-connected hub in Rotterdam.

© Shippax 2024-01-09

Deltamarin to design wind-assisted ro-ro for LDA

Deltamarin announced its collaboration with Louis Dreyfus Armateurs and Wuchang Shipbuilding in designing three modern and eco-friendly ro-ro vessels for Airbus aircraft subassembly transportation. The new fleet is set out to cut CO₂ emissions by 50% compared to 2023 levels by the year 2030.

Airbus has selected the French shipowner Louis Dreyfus Armateurs to modernize its entire fleet of chartered vessels that transport aircraft subassemblies between production facilities in Europe and the United States.

Powered by a combination of six Flettner rotors and two dual-fuel engines running on marine diesel oil and e-methanol, the vessels are designed for minimal environmental footprint. The new fleet is expected to reduce average annual transatlantic CO₂ emissions from 68,000 to 33,000 tonnes by 2030.

© Shippax 2024-01-10

DFDS' buys FRS Iberia/Maroc

DFDS has completed the acquisition of FRS Iberia/Maroc, thereby entering the Strait of Gibraltar short-sea ferry market connecting Spain and Morocco. The acquisition expands DFDS' network to a region where growth in the coming years is expected to be supported by nearshoring of supply chains closer to Europe.

The main focus of the business plan is to deploy DFDS' freight and passenger capabilities to grow and optimise operations building on expected annual trade growth of 8% between Morocco and Europe for the next five years.

© Shippax 2024-01-10

Construction of Stena hybrid roros

Stena Line held a steel cutting ceremony for the first of its NewMax hybrid ro-ro's in Weihai, China. The two new hybrid freight ro-ro's are ordered from Stena and destined for the Belfast–Heysham route, with the first due to enter service in autumn 2025.

The new hybrid ships will play a key role in Stena Line's journey to sustainable fuel as they will both be able to operate on methanol fuel. Stena is currently working closely with the supply chain of methanol on securing future volumes of e-methanol to fulfil its strategic ambition of shifting to renewable fuels.

Main particulars NewMax vessels

Length: 147 metres
Beam: 26,3 metres
Draft: 5,2 metres
Lanemeters: 2,800
Propulsion: Dual fuel methanol hybrid with 9 MWh battery capacity
Delivery: June and November 2025

© Shippax 2024-01-11

Cadena 4 sold to Spanish MoD

CLdN has sold Cadena 4 to the Spanish MoD, who have renamed it El Camino Espanol.

Cadena 4 was bought from Color Line by a CLdN company only a year ago.

© Shippax 2024-01-04

DFDS lower freight volumes

North Sea volumes were below 2022 due to volume decrease between the UK and the Netherlands while all other routes were above 2022.

Mediterranean volumes were below 2022 following lower volumes between Istanbul and Italy due to primarily timing differences in automotive manufacturing. All other routes were above 2022.

Channel volumes continued to be above 2022 driven by the Dover Strait routes. Baltic Sea volumes were below 2022 due to a lower activity level in Sweden and the Baltic countries.

In 2023, the total transported freight lane metres decreased 7.9% to 38.4m from 41.7m in 2022.

© Shippax 2024-01-12

Janne Kauppila new Bore CEO

Bore Board of directors announced the appointment of mr. Janne Kauppila as new CEO for the company effective from 1st October 2023. The former CEO Mr. Håkan Modig has decided to take an early retirement after a long career in Bore.

Janne Kauppila comes from another Spliethoff Group company Transfennica and has a long career within the Group. He will now take the lead from Håkan in further developing Bore as an important tonnage provider in the short sea ro-ro market.

© Shippax 2023-09-29

Hyundai Glovis to order 12 largest ever PCTCs

Hyundai Glovis is to spend USD 1.85 billion on 12 dual-fuel LNG PCTCs, each with a huge capacity of 10,800 CEU, which will be the largest vessels of their type yet built when in service.

The largest car carriers currently in service have a capacity for 8,500 CEU. Although no shipbuilder has yet been awarded this large newbuilding contract, it is expected that the 12 vessels will be built in China, with deliveries starting September 2027.

© Shippax 2023-11-16

Marfret takes delivery of Ferryamar from China

Compagnie Maritime Marfret has taken delivery of its new 1,200 lanemetre capacity freight ro-ro Ferryamar from China's Jiangsu shipyard.

The 120m x 22m vessel has been designed by Marfret in co-operation with China's SDARI specifically for Marfret services in the Caribbean, replacing the 1991-built 1,000 lanemetre capacity Marin.

Ferryamar can carry ro-ro cargo on two enclosed vehicle decks, with decks heights of 10 m, as well as 228 TEU on the weather deck, 50 of which can be reefer containers. Propulsion is provided by two MAN diesel engines, developing a total output of 7,200 kW, giving a service speed of 14.5 knots.

Ferryamar will leave China shortly for the Caribbean to start operations on Marfret's intra-Caribbean islands, which links Marigot, Saint Martin; Gustavia, Saint Barthelemy; Pointe-à-Pitre, Guadeloupe; and Fort-de-France, Martinique.
© Shippax 2023-09-29

DFDS 2030 conversion and newbuild programme

During DFDS' Capital Markets Day, the group's 2030 conversion and newbuild programme was revealed. In 2026, a newbuilding programme for green ferries is expected to commence for DFDS with capex investments of around DKK 0.5 billion. In the following years, 2027-2030, green ferry capex is expected to amount to around DKK 1.75 billion annually.

The programme covers six planned newbuildings in total: two methanol-fuelled ropaxes for the Amsterdam - Newcastle route, two Incat fully electric Channel newbuilds and two ammonia-fuelled roros. The group will also convert existing ro-ro vessels to run on methanol.
© Shippax 2023-12-15

First Superstar ropax delivered to Finnlines

Finnsirius, the first of the series of two ropax vessels, was delivered at the China Merchants Jinling Shipyard in Weihai, China, on 18th July 2023. The vessel will enter Finnlines' Naantali-Långnäs-Kapellskär line. Traffic is scheduled to start in September 2023.

The second vessel, Finncanopus, is expected to be delivered by the end of 2023. The two ships are the largest ropax vessels in the Finnlines fleet. The cargo capacity will increase by nearly 24 per cent to 5,200 lane metres and passenger capacity will double from today's 554 to 1,100.

The new ropax vessels are part of Finnlines EUR 500-million Green Newbuilding Programme, which comprises both ropax and ro-ro vessels, all equipped with state-of-the-art sustainable solutions. Three new hybrid ro-ro vessels started operating in 2022.

Emission reduction technology
Air lubrication
Battery pack
Exhaust gas abatement
Onshore power
Auto-mooring
Waste heat recovery
Ballast water treatment
© Shippax 2023-07-23

Seagard sold to Smyril

Seagard was handed over on 12th December from Bore to Smyril Line. The vessel, now renamed Glyvursnes, will go into regular service between Tórshavn, Faroe Islands, Þórakshöfn in Iceland and Hirtshals in Denmark.

Glyvursnes was built originally to Bror Husell Chartering at Sietas shipyard in 1999 and has been chartered by Transfennica since then. During her many years in Transfennica service, she has been a regular visitor in Finland, Germany and UK. Smyril Line now own all six vessels in its fleet.
© Shippax 2023-12-13

WWL ordering methanol-capable PCTC's

Wallenius Wilhelmsen Line (WWL) has signed a letter of intent for delivery of four 9,350 CEU methanol-capable and ammonia-ready vessels and individual options for an additional eight vessels.

The four vessels will be delivered from mid-2026 and onwards by Jinling Shipyard.

– We believe that methanol is the fastest way to net-zero emission and the new vessels can upon delivery use alternative fuel sources such as methanol. The vessels will also be ammonia-ready and can be converted as soon as green ammonia becomes available in a safe and secure way, says Xavier Leroi of Wallenius Wilhelmsen.
© Shippax 2023-08-15

Next issue of
FlaskPosten/PulloPosti
in May 2024.
Please send in articles,
pictures etc!

Höegh to build four more Aurora-class vessels

Höegh Autoliners announced that it has exercised the option to construct additional four new 9,100 CEU multi-fuel Aurora class vessels.

This brings the number of total vessels under the newbuilding program to 12 vessels, all of which will be built by China Merchants Heavy Industry Co. The first of the 12 vessels are scheduled to be delivered in July 2024. The company has an option to build another four vessels (vessels 13-16), as well as slot reservations for additional four vessels (vessels 17-20).

Höegh Autoliners will have the option to convert one or more of these vessels to ammonia propulsion as soon as the technology is available.
© Shippax 2023-07-23



Gram to sell two PCTC's

Gram Car Carriers has signed an agreement to sell two PCTC's, the Viking Constanza built 2010 and the Viking Princess built 1996 for a total of USD 43.5 million to modernise the fleet and capitalise on historically high second-hand vessel values.

The buyer of the two vessels is an undisclosed European-based vehicle logistics company.

© Shippax 2023-08-04

Deltamarin signs multiple PCTC design contracts

Deltamarin announced that they have been selected to undertake multiple PCTC ship design contracts during the last couple of months for China's largest electric car manufacturer BYD Auto, Swiss-based Salluum Lines and China Merchants Energy Shipping.

China's largest electric car manufacturer BYD Auto has ordered 4 x 9200 CEU PCTCs from China Merchants Industry based on concept design developed by Deltamarin. Deltamarin's further design scope for the shipyard includes full basic and detail design of the vessels. The vessels will be powered by LNG and is designed specifically for BYD's trade. Delivery of the first vessel is scheduled for 2025.

Swiss-based Salluum Lines, an international ocean transportation company specialized in global ro-ro cargo shipping has ordered 4+2 x 7400 CEU vessels from China Merchants Jinling Shipyard. Concept design for these LNG powered vessels was carried out by Deltamarin earlier in the spring of 2023. Deltamarin will continue to work with basic and detail design of the vessels which are scheduled for delivery from 2026.

China Merchants Energy Shipping has ordered 2+4 x 9300 CEU methanol fuelled vessels from China Merchants Heavy Industry (Jiangsu). Also, in this case the concept was developed for the owner by Deltamarin and further engineering work for the shipyard includes full basic and detail design of the vessels. First vessel for CMES will be delivered in 2026 from the shipyard.

Basic design for all the mentioned projects has been already ongoing full speed ahead at Deltamarin's offices in China, Finland, and Poland. Most of the design work will be carried in 2023 and 2024.

© Shippax 2023-08-02

Grimaldi Group takes delivery of second G5

The second G5-class multipurpose container ship was delivered on 30th August at the Hyundai Mipo Dockyard, South Korea, to Grimaldi. Great Lagos as its named follows the Great Antwerp that was delivered in April this year.

With length of 250 metres, beam of 38 metres and deadweight of 45,684 tonnes, the design of the Great Lagos is the result of a careful study of the needs of the Group and its customers: thanks to an innovative and completely customized internal configuration, the G5-class ships are able to transport 4,700 linear metres of rolling freight, 2,500 CEUs and 2,000 TEUs.

In addition to its loading capacity, the Great Lagos also has numerous technological solutions aimed at increasing energy efficiency and reducing environmental impact. Both the main engine and the auxiliary diesel generators will meet the NOx levels imposed by the Tier III regulation, while the integrated propulsion system between rudder and propeller will minimize vortex losses and, consequently, optimize propulsive efficiency and reduce fuel consumption.

The vessel is designed for cold ironing with shoreside supply of electricity as a green alternative to the consumption of fossil fuels during port stays.

Furthermore, the electrical consumption of onboard machinery (pumps, fans, etc.) is reduced thanks to the installation of variable frequency drive devices, while the application of innovative, low friction paints reduces hull resistance. Last but not least, the ship is equipped with hybrid exhaust gas cleaning systems for the abatement of sulphur and particulate emissions.

As proof of her energy and environmental efficiency, the Great Lagos enables a reduction of CO2 emissions per tonne transported of up to 43% compared to other Grimaldi container ships.

© Shippax 2023-09-04

P&O ends Liverpool-Dublin service at the end of 2023

Unable to find a replacement berth in the UK port of Liverpool for its long-established Liverpool-Dublin service from 2024 onwards, P&O Ferries' CEO Peter Hebblethwaite announced the closure of the route from towards the end of 2023, as no alternative berth or port could be found.

The two vessels that currently maintain the Liverpool-Dublin service, Norbay and Norbank will be redeployed elsewhere on P&O Ferries route network in the coming months.

Earlier this year Peel Ports Group Ltd, owners of the Gladstone Dock No.3, informed the ferry operator that the current berth would be no longer available after the end of this year.

Over the space of the past few months, P&O Ferries has pursued every possible option to maintain the Liverpool-Dublin service, with discussion with Peel Ports Group Ltd and exhaustive consideration of other options available, to no avail.

There are reports that the current berth is not being made available from 2024 because P&O Ferries won't sign a new long-term agreement with Peel Ports Group Ltd for the berth. It appears that Peel Ports Group Ltd has received an alternative proposal from an unnamed customer willing to show a long-term commitment to the berth.

The Liverpool-Dublin service is P&O Ferries only route between the UK and the Republic of Ireland and once saw four vessels employed on the route. However, following Brexit, and the rise of more direct services from Ireland to Europe, business has dropped off.

Norbank and Norbay were built in 1993 and 1994 for North Sea Ferries service between Hull and Rotterdam and can carry 114 passengers and 2,040 lanemetres of vehicles.

© Shippax 2023-08-23



Neptune Lines orders two new 4,200 CEU PCTCs

Neptune Lines announced the order of two new vessels, specially designed for its short sea trades. Fujian Mawei in China will build the highly efficient 4,200 CEU dual fuel PCTC vessels which will both be delivered in 2026.

The new vessels are the first two of a new series which reflects Neptune's strategy to supplement its fleet over the next decade, increase relevant cargo capacity by 36% from current core fleet vessels, and reduce emissions to remain well ahead of global targets.

Both vessels have a hybrid battery installation to supply peak power and are dual fuelled able to utilize LNG or VLSFO.

Shore power capability will be installed, able to connect to port grids when available to remove emissions when in port.

© Shippax 2023-09-05

Smyril Line expands fleet with Seagard from Bore

Smyril Line has purchased the ro-ro ship Seagard from Bore. The vessel will be renamed Glyvursnes and handed over in the first week of January 2024.

Glyvursnes will replace the time-chartered Godby Shipping vessel Mistral and will go into regular service between Faroe Islands, Iceland and Denmark. When Glyvursnes enters service, Smyril Line will own all 6 vessels in its fleet.

© Shippax 2023-09-12

EV fires are less frequent and not more dangerous than conventional vehicles

There are growing concerns within the shipping community, including marine underwriters, about fires breaking out on car carriers and roros with the assertion that many of these fires are attributable to electric vehicles. In response, the International Union of Marine Insurance (IUMI) has researched these claims and published recommendations on the safe carriage of electric vehicles (EVs).

Lars Lange, IUMI Secretary General, explains

– Our paper draws on a body of scientific research which demonstrates that fires in battery EVs are not more dangerous than fires in conventional vehicles, nor are they more frequent. Although statistics continue to be gathered, they currently estimate that there are fewer fires from EVs compared with fires from conventional vehicles when driven over the same distance.

Research also proves that there is only a minor difference between total energy released during an EV fire and one that is related to an internal combustion engine vehicle. Once established, vehicle fires are largely (approx. 80%) fuelled by the car body and interior parts rather than the propulsion system. However, the potential for thermal runaway (when the battery suffers an unstable chemical reaction) exists for EVs whereas it is not a consideration for ICEVs. Thermal runaway makes fires hard to extinguish, hence mitigation measures such as boundary cooling must be employed rapidly. Moreover, the risk of reignition is higher for an extended period of time.

In the paper, IUMI makes important distinctions between roros and PCTCs noting that many roros will stow cars on open decks where air flow makes fire-fighting more challenging. Ropax vessels present additional issues such as passengers wanting to charge onboard and the possibility of cars being loaded that are older and potentially less safe. Conversely, PCTCs tend to carry vehicles tightly packed leaving little room for emergency access and facilitating the rapid spread of a fire.

In light of this, IUMI concludes:

- Early fire detection is critically important to reduce the time between detection and firefighting response to a minimum. Options, in addition to the conventional systems, could include thermal imaging cameras and AI powered systems.
- Drencher systems are effective for fire-fighting onboard ro-ro and ropax vessels both for EV and ICEV fires and should be installed alongside video monitoring systems.
- CO₂ extinguishing systems, if applied quickly, are successful in fighting PCTC fires and their capacity should be doubled. High-expansion foam fire extinguishing systems have also proved to be effective to prevent heat transfer from one vehicle to another.
- A clear policy is required on which cargo is accepted or rejected. Vehicles should be screened with used vehicles being checked carefully for hidden damage.
- Charging onboard ropax vessels should be permitted subject to relevant risk assessments and control measures. Safety mechanisms built into EVs are usually activated during charging.

The IMO's Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE) will start work on the "Evaluation of adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles" beginning in March 2024.

Lars Lange concludes

- The regulatory process will be an opportunity to improve safety requirements making them fit for the new reality of large numbers of alternative fuel vehicles being carried on board vessels. IUMI will continue to contribute to this debate."

© Shippax 2023-09-04

Maritime Day Thursday 23 May 2024

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY



MEETINGPOINT MARIEHAMN • www.sjofart.ax

Organizer

Ålands sjöfart

In co-operation with



ALANDIA



Marine accident report released on the Stena Scandica fire

On 29 August 2022, a fire broke out on the Danish-flagged Stena Scandica while en route Nynäshamn, Sweden to Ventspils, Latvia. The fire was under control, but the ship's power supply system had failed, and the ship was drifting towards the Swedish island of Fårö. The Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB) has now released their accident report on the fire.

Key points of the fire investigation

- The fire was ignited and developed from the left side of the gap between a truck and trailer. In that area were a number of potential sources of ignition, and the investigation did not conclusively establish the cause of ignition.
- Due to loading conditions on the day of the accident, the fire did not spread to the other vehicles on the car deck.
- The crew succeeded in extinguishing the fire before a blackout occurred and water supply for drenchers and fire hydrants was lost.
- The heat-retardant properties of the A-60 division between the vehicle deck and the passenger decks were impaired, as insulation fell from the deckhead when soaked by water during the firefighting.

© Shippax 2023-09-07

Wärtsilä introduce another four methanol engines

Wärtsilä will introduce another four methanol engines to its portfolio. In addition to the Wärtsilä 32 methanol engine launched last year, Wärtsilä will add the Wärtsilä 20, Wärtsilä 31, Wärtsilä 46F and Wärtsilä 46TS to its portfolio of engines capable of operating with methanol fuel.

Methanol is one of the primary alternative fuel choices for the shipping industry to achieve net zero carbon emissions by 2050. For example, 'green' methanol can be produced using renewable energy and carbon capture technology, making it a sustainable and carbon-neutral option. It can also be rather easily integrated into existing shipping operations as it can be stored and transported using the existing infrastructure for conventional liquid fuels.

Throughout the Wärtsilä diesel engine portfolio, covering both new engines, as well as those currently in operation, Wärtsilä is developing the corresponding methanol retrofit capabilities.

Wärtsilä has extensive experience of methanol engines, having converted the first of four engines on the ferry Stena Germanica in 2015. Last year, the Wärtsilä 32 Methanol engine and Methanol-Pac storage and supply system were launched.

The four new methanol engines will be available for deliveries at different points from 2025 onwards.

© Shippax 2023-12-05

Wärtsilä chosen for first methanol roros

Wärtsilä will supply an integrated hybrid propulsion system for two new hybrid roro vessels. The ships are being built at Jinling Weihai for Stena RoRo.

The ships will be the world's first methanol fuelled hybrid roro vessels and will operate in the Stena Line Irish Sea system.

Each vessel will be equipped with two Wärtsilä 32M multi-fuel engines capable now of operating on methanol fuel and with ammonia ready notation.

Wärtsilä will also supply the fuel storage, supply and control system, the gearboxes, two controllable pitch propellers, three bow thrusters, the NACOS navigation system, three Wärtsilä 20 auxiliary engines, and the hybrid electric system consisting of shore power, batteries, shaft generators, converters, transformers as well as the Energy Management System making it all work together.

The vessels will also be equipped with Wärtsilä shore power solution enabling carbon-free operations when the vessels are in port.

The 147 metre long ships will have 2,800 lane metre capacity. They are scheduled for delivery in June and November 2025.

Wärtsilä has a strong relationship with Stena RoRo, and as early as 2015 Wärtsilä converted the Stena Germanica to operate on methanol. The companies are currently cooperating on a number of other ropax projects.

© Shippax 2023-09-13

godbyshipping.fi

facebook.com/godbyshipping

instagram.com/godbyshipping

linkedin.com/company/godby-shipping-ab/

Eckerö volume passed two million

Eckerö Line passed the milestone of over two million passengers for the first time in 2023. The freight operations also grew significantly, as did Eckerö Line's market share of the total freight market on the Helsinki-Tallinn route. Among other things, Finbo Cargo's renewed timetables contributed to the positive development of freight operations.

Eckerö Line's vessel Finlandia will be significantly renewed during docking. The renovation focuses especially on changes that reduce fuel consumption. During docking, the ship receives new rudders and propeller blades, the purpose of which is to reduce emissions by an estimated 6%. In addition, the ship's hull is treated with a special paint that improves the ship's glide in the water, which reduces the ship's fuel consumption.

© Shippax 2024-01-18

Viking Cinderella returning to Helsinki

In March, Viking Cinderella will return to service between Helsinki and Stockholm after a makeover.

The investment in technical upgrades will reduce the vessel's carbon dioxide emissions by 2,500 tonnes a year.

© Shippax 2024-01-15

Birka Gotland to Mariehamn

In August, Viking Line and Gotlandsbolaget presented a completely new joint investment in cruise traffic between Stockholm, Mariehamn and Visby. Now it is clear that the Baltic Sea's new pleasure cruiser will be called Birka Gotland. Under the leadership of CEO Susanne Kaarnimo-Knight, Birka Gotland will offer cruises from the end of March 2024.

© Shippax 2023-12-05





Rahtaustilanne

TransProCon palautti Midasin Uddevallan luotsinotopaikalla 31. joulukuuta 2023.

Vanhalle rouva Midakselle vuosi on ollut erittäin rauhallinen, sillä suurimman osan ajasta hän on maannut laiturissa Uddevallassa kytkettynä maasähkөө.

Samana päivänä Midas aloitti uuden 3+3 kuukauden rahtaus sopimuksen DFDS:lle. Tätä kirjoitettaessa Midas makaa laiturissa Dunkerquessa valmiudessa liikennelähtöön.

Mistral palautettiin Smyrilin liikenteestä 31. joulukuuta 2023. Mistral palvellut Smyrilin erittäin vaativassa linjaliikenteessä Tanskan, Färsearten ja Islannin välillä noin kolme ja puoli vuotta. Suuri kiitos aluksen koko miehistölle erittäin haastavan rahtauksen aikana. Tough trade – tough guys – nyt tehdään jotain muuta!

Mistral luovutettiin espanjalaisen rorooperaattorin Suardiazin käyttöön 1. tammikuuta 2024, enintään kolmen vuoden sopimuksella, joka sisältää optiot. Uusi liikenne Vigon ja Liverpoolin välillä ei ole päässyt suunnitellusti alkamaan, joten Mistral makaa tätä kirjoitettaessa on hire tilassa Le Havressa.

Roro-markkinat ovat vahvat ja uusien sopimusten rahtitasot ovat korkeat.

Rahtaustilanne on seuraava

- Midas DFDS maaliskuu 2024 + optio kesäkuu 2024
- Mistral Suardiaz kesäkuu 2024 plus optioita enintään joulukuuhun 2026 asti
- Mimer CMA CGM joulukuun 2024
- Baltic Bright Holmen joulukuun 2024 + optio 2025
- Lysvik och Lysbris DFDS joulukuun 2024 + optioita 2030
- Misana och Misida Sea-Cargo joulukuun 2026 + optio 2031

☒ Dan



Niko Thörnroos 30 Vuotta Godby Shippingillä

Meillä on suuri ilo onnitella Nikoa, joka on työskennellyt kanssamme 30 vuotta, aiemmin matruusina Link Starilla ja Midaksella ja nyt Mimerillä pursimiehenä.

Kiitos, että olet osa Godby Shipping -perhettämme ja toivomme vielä monia yhteisiä vuosia.

☒ Helena

Turvallisuus roro kansilla

Roro- ja lastikansialueet ovat laivojemme vaarallisimpia alueita. Tämän vuoksi olemme päivittäneet turvallisuus- ja ympäristökäsikirjamme uudella 6.6.2.1 liitteellä Johdanto roro lastinkäsittelytoiminnalle.

- Perehdyttämiskoulutusta on annettava kaikille miehistön jäsenille, jotka työskentelevät lastinkäsittelyn parissa tai jotka työskentelevät lastitilojen läheisyydessä
- Yleisiä ohjeita koskien henkilön suojarusteiden käyttöä vaara-alueilla
- Yksittäiset satamarutiinit voivat vaihdella paikkakunnan mukaan, joten on tärkeää aina implementoida paikalliset menettelyt ennen lastin käsittelyn aloittamista väärinkäsitysten/onnettomuuksien välttämiseksi

☒ Christer

Merenkulun Päivä ja Mercy Ships Race 2024

Merenkulun päivä järjestetään taas torstaina 23. toukokuuta 2024 Maarianhaminassa.

Förbundet Ålands Sjöfart rf järjestää Merenkulun Päivän yhdessä DNV:n, Alandian, Ahvenanmaan maakuntahallituksen ja Wärtsilän kanssa.

Tavoitteena on, että kaikki kävijät inspiroituvat jatkamaan sen elinkeinon kehittämistä, joka luo elämää koko Itämerellä. Jotta jokainen Ahvenanmaalle tuleva palaisi omaan arkeensa uusien ideoiden kera.

Päivä on täynnä ohjelmia. Näytteilleasettajina toimii yli 100 yritystä ja paikalla on yhteensä yli 1000 henkilöä. Päivän aikana järjestetään monta laadukasta ja ajankohtaista seminaaria.

Päivä on ennen kaikkea tärkeä kohtaamispaikkana missä tavataan kollegoita, kilpailijoita ja uusia yhteistyökumppaneita. Se kokoaa yhteen varustamoita, tavarantoimittajia, vakuutusyhtiöitä, pankkeja, merenkulkukouluja, ammattiliittoja ja merenkulkijoita.

Mercy Ships Race järjestetään päivää ennen Merenkulun Päivää eli keskiviikkona 22. toukokuuta 2024 klo. 1700, sekä lähtö että maaliintulo ovat Alandian edustalla! Juokset tai kävelet 5 tai 10 kilometriä. Jokainen voi osallistua, samalla autamme Mercy Shipsiä auttaamaan köyhimpiä lääketieteellisessä hoidossa ja elintärkeissä leikkauksissa.

Osallistumismaksu on 50 euroa per henkilö ja se menee kokonaisuudessaan Mercy Shipsille. Mercy Ships Race juoksu kerää vuosittain yli 300 osallistujaa, samalla se luo yrityksille hienon mahdollisuuden tehdä jotain yhdessä seurustelun muodossa.

Olemme juoksun ylpeä sponsori ja sponsorimme myös koko henkilökuntamme osallistumismaksut!

Maarianhaminassa koko toimistohenkilökunta osallistuu. Haastamme myös kaikki laivahenkilökunnat osallistumaan, olitpa sitten laivalla tai kotona vapaalla. Muualla kuin Maarianhaminassa paikan päällä olevien osallistujien ilmoittautumislistat löytyvät laivoilta.

Mikä aluksistamme saa eniten osallistujia?! Ehkä voitte keksiä jotain oheistoimintaa aluksella tämän tapahtuman ympärille? Otamme mielellään kuvia vastaa tällaisesta aluksella tapahtuvasta Mercy Ships Race oheistoiminnasta. Kuvat lähetetään Helenalle (muista kysyä lupa kuvaamiltasi henkilöiltä).

Osallistuminen on hauskaa, hyödyllistä ja hyvän asian puolesta. Toivomme siis aktiivista osallistumista! Lisätietoja Merenkulun Päivästä ja Mercy Ships Racesta löytyy osoitteesta www.sjofart.ax.

☒ Eva

Merkkipäiviä



Tietenkin juhlimme niitä, jotka ovat täyttäneet tasavuosia, heitä on jo onnittelut kakulla ja lahjoilla aluksilla.

Onneksi olkoon, sanomme vielä kerran seuraaville henkilöille

- Dmytro Ivanov Lysbris Seaways 50 vuotta 1. lokakuuta
- Jan Eklund Baltic Bright 50 vuotta 20. lokakuuta
- Henrik Eriksson Midas 60 vuotta 1. tammikuuta

☒ Helena

Päällystökokouksia 2024

Järjestämme päällystökokouksia päälliköille, yliperämiehille, konepäälliköille ja I konemestareille seuraavina keski- viikkoina

- 17. tammikuuta
- 7. helmikuuta ja
- 13. maaliskuuta

Tervetuloa toimistollemme tapaamaan kollegasi ja meitä virkailijoita!

☒ Eva

Roromarkkinat 2024

Roro-markkinat ovat edellisen pohjanoiteerauksen jälkeen, Covid pandemian 2020 yhteydessä, kehittyneet voimakkaasti.

Uusien sopimusten rahtitasot ovat tätä kirjoittaessa sellaisella tasolla, jota en olen 30 vuoden merenkulkualaurani aikana nähnyt. Samanaikaisesti meidän täytyy muistaa, että pelureiden ja alusten määrä on pieni. Yhteensä on ole-massa – vähän määritelmistä johtuen – noin 300–400 puhdasta Roro-lastialusta maailmassa.

Ropax-aluksilla tarkoitetaan aluksia, joilla on huomattava matkustajakapasiteetti sekä autokuljetusaluksia, jotka enimmäkseen kuljettavat tuliteriä autoja Kaukoidästä Eurooppaan ei lasketa mukaan tähän 300–400 Roro-alusten ryhmään vaan ne muodostavat täysin omat kategoriansa/markkinansa.

Markkinoita on vaikeaa ennustaa mutta tilanne roro-sektorilla vaikuttaa vakaalta. Liikenteessä olevien alusten keski-ikä on korkea, lukuun ottamatta kaikkein suurimpien alusten osalta, ja telakoilla ei ole tällä hetkellä rakenteilla pienempiä Roro-aluksia. Sitä paitsi telakoiden tilauskannat ovat maailmanlaajuisesti täyteen buukattuja, mikä tarkoittaa, että tänään tehty laivatilaus on liikennöintivalmis aikaisintaan vuonna 2026 tai siitä eteenpäin.

Haittapuolenamme on myös se, että uusien roro-alusten hinnat ovat tällä hetkellä epätavallisen korkeat ja vaativat siksi erittäin korkeaa rahtitasoa pitkäksi aikaa eteenpäin, jotta uudistilaukspäätöstä voitaisiin perustella.

Korkea keski-ikä, tulevat kalliit luokkauudistukset ja tiukat uudet ympäristövaatimukset kuten BWT-, EEXI-, CII-, EU ETS- ja EU Fit-for-55 jne. tarkoittaa sitä, että monet vanhemmat roro-alukset lähestyvät romutuspäivämääränsä.

Yhteenvetona voidaan todeta, että useat indikaattorit viittaavat siihen, että roro-markkinat tulevat lähivuosina olemaan vakaat ja vahvat.

☑ **Dan**

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy toutkokuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!

Toimistouutisia

Carl Rögård on korvannut Karl-Erik Karlssonin teknisenä tarkastajana toimistossamme maanantaista 8. tammikuuta alkaen. Tapaatte tai tulette tapaamaan hänet päälystökouksissamme, aluksilla ja tietenkin täällä toimistolla

Carlilla on konepäällikön tutkinto Ålands Högskolanista. Hän on toiminut konemestarina aluksillamme Miranda (2006–2007) ja Midas (2008–2009). Sen jälkeen hän työskenteli Birka Paradise/Stockholm aluksella ja Transporterilla (2008–2020). Tämän jälkeen hän siirtyi maihin työskentelemään Optinovalla Godbyssä prosessi-insinöörinä, työtehtävinä optimointi, tekninen tuki ja hankinta.

Olemme innolla odottaneet, että Carl vahvistaa tiimiämme ja toivotamme hänet vielä kerran tervetulleeksi meille!

Ellen Engström on vanhempainvapaalla 19. elokuuta 2024 asti. Helena Wallin tulee jatkamaan toimistossamme 31. elokuuta 2024 saakka. Albin Granlund jatkaa toimistollamme 31. joulukuuta 2024 saakka (10 tuntia etätöitä viikossa).

☑ **Eva**

Godby Shipping Christmas Countdown

Kiitos hauskaista ja yhteisistä Christmas Countdown aktiviteeteista joulukuussa 2023.

Meitä oli 21 osallistujaa, jotka harjoittelivat ja kannustivat toisiaan. 100 € arvoisen lahjakortin voittivat Albin Karlströmin konttori ja Emmanuel Nieves Midas.

☑ **Helena**

Godby Fishing Championship 2024

Vuosittainen kalastuskilpailumme Godby Fishing Championship on keskiviikkona 21.8.2024 Gröna Uddenissa.

Tänne kokoamme asiakkaat, henkilökunnan ja tavarantoimittajat kalastukseen ja mukaviin keskusteluihin. Kutsut lähetetään myöhemmin.

☑ **Eva**



Investointeja ympäristöön ja polttoainesäästöön

1.1.2024 alkaen joudumme keräämme ja/tai ostimme päästöoikeuksia kaikille aluksillemme. Keräämme asiakkailtamme päästöoikeuksia ja siirrämme ne sitten EU:n päästökauppajärjestelmään. Vuoden 2022 liikenteemme perusteella olevat kustannukset, kun järjestelmä on otettu täysimääräisesti käyttöön vuonna 2026, tulevat olemaan noin 12 miljoonaa euroa vuodessa! Tätä tulee verrata liikevaihtoomme, joka on noin 25 miljoonaa euroa. ETS:n kustannukset ovat siis lähes puolet liikevaihdostamme!

Wärtsilän uuden ohjausjärjestelmän ja Lysvik/Lysbris-alusten uusien potkurilapojen lisäksi käymme keskusteluja DFDS:n ja Norske Skogin kanssa maa-sähköratkaisun käyttöönottoa. Tämä parantaisi ympäristötehokkuutta ja vähentäisi apukoneiden käyttötunteja.

Painolastivesien käsittelyjärjestelmä asennettiin Mistraliin elokuussa ja Lysvikiin sekä Lysbriseen marraskuussa 2023. Täten kaikissa kahdeksassa aluksessamme on painolastivesien käsittelyjärjestelmä, aiheuttaneen noin kolmen miljoonan euron kokonaiskustannuksen.

Telakointien yhteydessä E-Marine on asentanut energian optimointijärjestelmät Mistraliin ja Baltic Brightiin.

Olemme hakeneet, mutta emme ole saaneet, EU-tukea polttokennoratkaisuun Lysvikille tai Lysbrisille.

☑ **Dan**

PulloPosti uusi numero

Pulloposti ilmestyy normaalisti kolme kertaa vuodessa tammikuussa, touku-kuussa ja syyskuussa. Tässä ilmestyy nyt – hieman myöhässä vuoden ensimmäinen numero.

Vaikka suurin osa on kirjoitettu ruotsiksi niin niin löydät paljon sisältöä sekä suomen että englannin kielellä. Eri kieliversioiden sisällöt poikkeava osittain toisistaan, joten kannattaa lukea kaikki versiot, jos sinulla on siihen mahdollisuus!

Toivon mukaan olet saanut infoa, että aikaisempia PulloPosteja löytyy kotisivuiltamme www.godbyshipping.fi > media > FlaskPosten.

Mukavia lukuhetkiä!

☑ **Dan**

Uutisia Marine management osastolta

Uusi tekninen tarkastaja on aloittanut työnsä

• Carl Rögård, vastuualueena Baltic Bright, Misana, Misida ja Mistral.

Telakointeja 2023, suunniteltuja telakointeja 2024 ja 2025

- Baltic Bright-välitelakointi elosyyskuussa 2023 ODD:ssä Landskronassa
- Mistralin uusintatelakointi elosyyskuussa ODD:ssä
- Lysvikin aloitettu uusintatelakointi marraskuussa 2023 ODD:ssä
- Lysbrisin aloitettu uusintatelakointi marraskuussa 2023 ODD:ssä
- Lysbrisin ja Lysvikin lyhyet telakoitumiset tammikuussa 2024 Fosenin telakalla Norjassa uusien potkurilapojen asennusta varten
- Mimer uusintatelakointi huhtikuussa 2024 Damen Curacao telakalla
- Midas uusintatelakointi syksyllä 2024/talvella 2025, telakka vahvistetaan myöhemmin
- Misida välitelakointi huhtikuussa 2025
- Misana välitelakointi toukokuussa 2025

Painolastivesien käsittely

Kaikkiin aluksiin on asennettu käsittelylaitteet alla olevan mukaisesti,

- Mimer – 2019 (AlfaLaval)
- Midas – 2019 (Alfa Laval)
- Baltic Bright – 2021 (Desmi)
- Misana – 2022 (Desmi)
- Misida – 2022 (Desmi)
- Mistral – syyskuu 2023 (Langh Tech)
- Lysvik – marraskuu 2023 (Desmi)
- Lysbris – marraskuu 2023 (Desmi)

Kiinnityslaitteiden huolto- ja tarkastussuunnitelma

- Määräys sekä kiinnitysköysien että kaikkien kiinnitykseen käytettävien laitteiden huollosta ja tarkastamisesta
- Suunnitelmaa ei tarvitse hyväksyttää, tarkastetaan aluksella ensimmäisessä aluksella tehtävässä katsastuksessa 1.1.2024 jälkeen
- Suunnitelma sisältää piirustuksen järjestelystä ja SWL varustelusta
- Huoltotoimenpiteet ja -muistiinpanot löytyvät TM Masterista suunnitelmassa luetelluille töille
- Suunnitelma löytyy TM Masterissa kohdassa Sertifikaatit 4.15

Uusia MARPOL vaatimuksia osoitetuista polttoaineen näytteenottoapaikoista

- Kaikilla aluksillamme on oltava osoitetut näytteenottoapaikat viimeistään ensimmäisessä IAPP:n uusintakatsastuksessa 1. huhtikuuta 2023 tai sen jälkeen
- Näytteenotto asema
- Otettu edustava näyte tai otetut edustavat näytteet tulisi olla osoitetusta näytteenottoapaikasta tai osoitetuista näytteenottoapaikoista. Merenkulkuhallinnon tulisi vahvistaa polttoaineen näytteenottoapaikojen lukumäärä ja sijainti harkittuaan mahdollisia polttoaineen ristikontaminaatioita tai tilapäisiä huoltosäiliöjärjestelyä. Käytössä olevat polttoaineen näytteenottoapaikat on täytettävä kaikki seuraavat edellytykset:
- 1 oltava helposti ja turvallisesti saavutettavissa;
- 2 otettava huomioon kunkin eri pää- tai apukoneen eri polttoainelaadut;
- 3 oltava myötävirtaan käytössä olevan polttoaineen huoltosäiliöstä;
- 4 oltava mahdollisimman lähellä pää-/apukoneistoa kuin se on turvallisesti mahdollista ottaen huomioon polttoaineen tyyppi, virtausnopeus, lämpötila sekä kyseisen näytteenottoapaikan takana oleva paine;
- 5 oltava selvästi merkitty, tunnistamisen helpottamiseksi ja kuvattuna joko putkistokaaviossa tai muissa asiaankuuluvissa asiakirjoissa
- 6 kunkin näytteenottoapaikan olisi sijaittava paikassa, joka on suojattu kuumentuneilta pinnoilta tai sähkölaitteilta, ja suojalaitteen tai rakenteen on oltava riittävän tukeva kestämään polttoaineen syöttöjohdon suunnitellun paineen alaisena vuotoja, roiskeita tai roiskeita, jotta polttoainne ei pääsisi tällaiselle pinnalle tai laitteelle; ja
- 7 Näytteenottoapaikoissa on oltava asianmukainen tyhjennysjärjestely säiliöön tai muuhun turvalliseen paikkaan.
- Hyväksytty aluksilla Mistral, Lysbris ja Lysvik.

Tarkastuksia ja luokituksia

- Baltic Brightissa ja Mimerissä on määrä tehdä MLC-väliuokitus vuoden 2024 aikana
- Nykyään ISM/ISPS-auditoinnit tehdään luokan toimesta. Vuoden 2024 aikana Mistralin on määrä tehdä uusintakatsastus ja Baltic Brightiin välikatsastus
- Masters-raportin aikana on hyvä käydä läpi kaikki kohdat S&E 5.4.2:ssa ja tehdä kommentit raporttiin. DNV tulee tarkastamaan ne auditoinnin aikana

CII

- CII (Carbon Intensity Indicator) = on mitta, jolla mitataan grammoina CO₂-päästöjä aluksen lastinotto-kykyä ja meripeninkulmaa kohti
- IMO:n tietojenkeruujärjestelmän vuosiytteenvetoja käytetään luokituksen (A-D) laskemiseen
- Aluksen luokitusta on tehostettava vuosittain IMO:ssa määrätyn prosenttiosuuden mukaan. Nopeuden vähentäminen ja energiankäytön optimointi laivalla ovat mahdollisia tapoja täyttää vaatimukset
- Vuonna 2024 tavoitteenamme on nostaa Lysvik/Lysbrisin ja Mistralin luokitukset C-luokkaan. Muiden alusten pitäisi pystyä säilyttämään C-vähimmäisluokituksensa ilman muutoksia

☑ Christer

