



Köp av Aurora och tidsbefraktning till Peregar

Vi har köpt roro-fartyget Aurora av Navimag, Chile. Aurora byggdes 1991 för finländska ägare under namnet Ahtela.

Vi tog över Aurora den 24 januari 2025 i Algeciras, Spanien och sätter henne i trafik bara inkörning av personal och diverse formaliteter i anslutning till ägar- och flaggbyte är avklarade.

Vi kommer att behålla namnet Aurora och fartyget har befraktats till spanska Peregar för deras trafik mellan Ceuta och Algeciras. Det är samma kund och trafik som Mistral körde för våren och sommaren 2024.

En relevant fråga är självklart varför vi köper ett 35 år gammalt roro-fartyg med alla de utmaningar som åldern medför. Helt klart skulle det ha varit bättre med ett nyare fartyg men det finns mycket få enheter tillgängliga i det mindre segmentet av roro-marknaden. Roro-marknaden är stark och vi tror helt klart att det finns en efterfrågan på mindre roro-fartyg, se separat artikel för mera detaljer.

Köpet skapar jobb för ca 25 personer vilket självklart var en avgörande faktor bakom affären.

Aurora är en 3-däcks roro med sidoport lämpad för transport av trailers, mafin, cassetter, skogsprodukter och containerners.

Huvuddata

Byggt 1991 Fosen, Norge
Klass DNV
Isklass 1A Super
Längd 140 m
Bredd 19 m
DWT 6.600 tons
Rorokapacitet 1.425 m
Aktterramp, max last 70 mt
Fast ramp huvuddäck - tank top
Fast ramp huvuddäck - väderdäck
Sidoport för papper och pallgods
Wärtsilä Vasa 16V32D 5.920 kW
2 x bogpropellrar
Servicefart ca 15 knop
Hytter för 13 personer + 12 chaufförer
☑ Dan

Befraktningsläget

Mistral

- Mistral återlevererades från DFDS i Dunkirk den 31 december
- Direkt efter återleveransen avgick hon mot varmare vatten för en kort trafik för Peregar på linjen Algeciras – Ceuta 4-15 januari
- Nästa sysselsättning är trafik för Transprocon på Medelhavet 16 januari – 23 mars
- Direkt efter detta går Mistral på tidsbefraktning till Sea-Cargo fram till 31 augusti med befraktarens option att förlänga till 31 december 2025
- Sea-Cargo kommer att använda Mistral i sitt linjenätverk på Östersjön och Nordsjön

Midas/Mimer dockningar och fartygsbyte i CMA CGM-trafiken

- Midas har genomgått klassförnyelsedockning på Desan i Turkiet och har nu ersatt Mimer i CMA CGMs Leeward Line trafik i Karibien
- Midas kontrakt med CMA CGM sträcker sig till december 2026 med CMA CGM option att förlänga till juni 2027
- Mimer är när detta skrivs på väg mot Desan för sin klassförnyelsedockning
- Dockningarna och klassförnyelserna representerar en betydande investering och tanken är att trafikera med Midas och Mimer i 10 år till



Befraktningsläget i korthet

- Mimer öppen efter klassförnyelsedockning i Turkiet mars 2025
- Misana/Misida Sea-Cargo + köpoption deklarerad för leverans i början av april + juni 2025
- Mistral TransProCon mars 2025 + Sea-Cargo augusti 2025 + Sea-Cargo option december 2025
- Baltic Bright Holmen december 2025
- Aurora Peregar december 2025
- Midas CMA CGM december 2026 + option juni 2027
- Lysvik/Lysbris DFDS december 2026 + optioner 2030

☑ Dan

Misana och Misida sålda till Sea-Cargo

Sea-Cargo deklarerade i april 2024 sin option att köpa Misana och Misida.

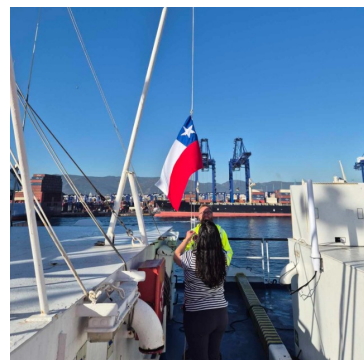
Leveranserna blir preliminärt på Western Shipyard, Klaipeda

- Misida 3 april 2025
- Misana 5 juni 2025

Köpet av Aurora skapar ca 25 nya arbetsplatser. Det här plus naturlig omsättning av personal under perioden april 2024 – juni 2025 gör att vi räknar med att klara försäljningen av Misana och Misida utan uppsägningar eller permitteringar. Det är viktigt för oss eftersom tillgång på välutbildad, kunnig och erfaren sjöpersonal är en avgörande konkurrensfaktor för oss.

Vi vill fortsätta vara en trygg och långsiktig arbetsgivare med skickliga sjöfärer.

☑ Dan



Roro-marknaden – en översikt

Roro-marknaden är som jag skriver bra, speciellt för det mindre tonnaget.

Baserat på danska mäklaren Navitaships årsöversikt ger jag här en lite mer detaljerad bild av läget och marknadens struktur.

Den marknad jag här beskriver gäller för last-roro med akterramp, minimum 800 filmeter, max 12 passagerare och max 2 personbilar per filmeter. Exkluderade blir alltså

- Riktigt små roro-fartyg
- Ropax-fartyg
- Rena biltransportfartyg

Med den här definitionen finns det på marknaden 309 roro-fartyg med en medelålder om 21,5 år. Det mindre tonnaget (800-2.200 filmeter) utgör 45% av antalet fartyg men bara 23% av kapaciteten i filmeter.

I stort sett alla roro-fartyg byggda på 70-talet är skrotade eller på annat sätt borta från marknaden. Merparten av 80-talstonnaget är också borta medan de flesta fartygen byggda 1990 och framåt finns kvar.

52% av roro-fartygen är över 20 år gamla och 24% eller vart fjärde fartyg är över 30 år. Eller uttryckt på ett annat sätt: 117 av världsfloTTans 309 roro-fartyg är över 25 år gamla. Behovet av utskrotning och nybyggnation är alltså betydande. Det här är ännu tydligare i det mindre segmentet, 85% av de 105 fartygen under 1.700 filmeter är 20 år eller äldre!

I de större segmenten ser det annorlunda ut. Till exempel är nästan alla (80%) av fartygen över 4.200 filmeter yngre än 10 år. Det här är helt naturligt eftersom segmenten över 4.200 filmeter i stort sett inte fanns för 10 år sedan.

Storleken på roro-fartygen har trendmässigt ökat under de senaste 50 åren. 1970 var medelstorleken på en nybyggt roro ca 1.000 filmeter, år 2000 hade medelstorleken fördubblats till ca 2.000 filmeter och 2024 hade medelstorleken igen fördubblats till ca 4.000 filmeter.

De fem största roro-operatörerna är

- DFDS, 43 fartyg
- Grimaldi+Finnlines, 33 fartyg
- Cobelfret, 29 fartyg
- Transfennica, 9 fartyg
- Stena, 8 fartyg

Orderboken globalt består av 15 fartyg för leverans 2025-2026. Dessa är beställda av

- Louis Dreyfus, 3 fartyg
- Cobelfret, 2 fartyg
- Grimaldi, 2 fartyg
- Smyril, 2 fartyg
- Stena, 2 fartyg
- Mann Lines+Vinsentini, 2 fartyg
- Searoad, 1 fartyg
- Neoline, 1 fartyg

Världens 309 roro-fartyg trafik enligt trafikområde

- Norra Europa, 125 fartyg
- Medelhavet, 119 fartyg
- Nord- och Sydamerika, 23 fartyg
- Asien, 15 fartyg
- Övriga världen, 27 fartyg

Alla världen 41 stora, över 4.200 filmeter, fartyg trafikerar på Norra Europa eller Medelhavet.

På efterfrågesidan är följande faktorer positiva för roro-segmentet

- Geopolitiskt tryck att flytta produktion närmare marknaderna, i vårt fall alltså till Europa och Nordafrika
- Ökat miljömedvetande gynnar närtrafik

På minussidan

- Rysslands krig mot Ukraina minskar trafiken på Östersjön och Svarta havet
- Konsolidering på operatörssidan

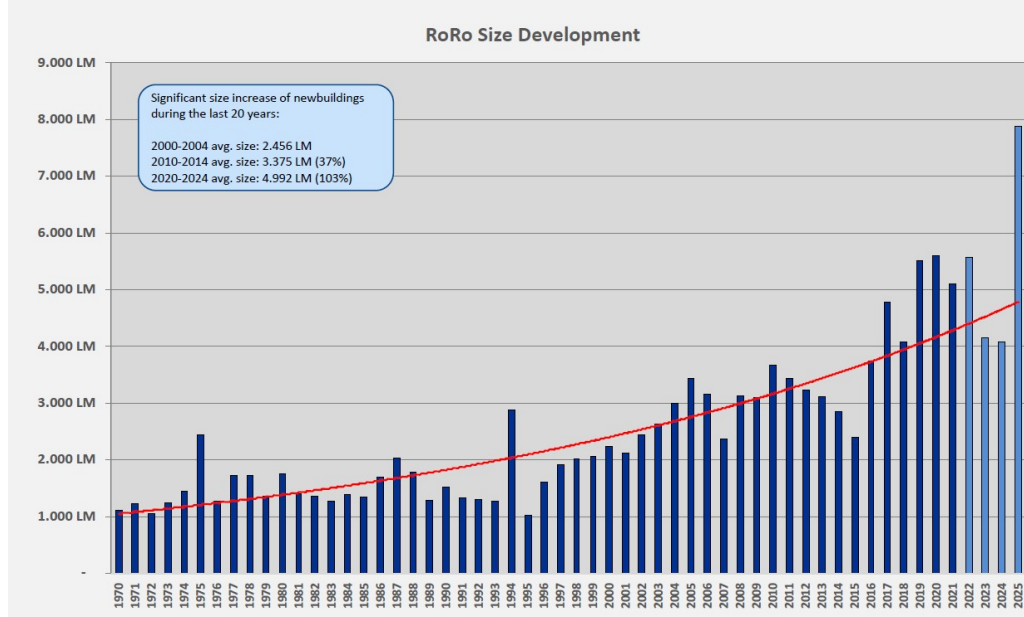
På utbudssidan har vi följande

- Orderboken på roro-fartyg motsvarar 7% av världsfloTTan och det finns inget som tyder på någon orderboom
- De europeiska roro-varven är kommersiellt inte aktuella
- De asiatiska varven har beställningar på container-, bulk- och tank-fartyg fram till 2027, nybeställda roro-fartyg har alltså en leveranstid på ca tre år
- Osäkerhet kring framtida bränslen gör större beställningar osannolika bland de ledande aktörerna
- Mycket liten risk för spekulativa beställningar eftersom det knappt finns några fristående roro-rederier kvar på marknaden

Så för att knyta ihop säcken, marknaden speciellt för det mindre roro-tonnaget ser stabilt och bra ut under överskådlig framtid. Överskådlig framtid är i det här sammanhanget 3-4 år.

☑ Dan

NAVITASHIP



Sjöfartens dag och Mercy Ships Race 2025

Sjöfartens dag ordnas igen torsdagen den 22 maj 2025 i Mariehamn.

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

Dagen är fullspäckad med program. Över 100 utställare är redan anmälda och totalt är över 1000 personer på plats. Det är många högkvalitativa och aktuella seminarier under dagen. Bland talarna finns bland andra Gilbert Walter, BRS, Håkan Fagerström, FinFerries, Per Westling, Stena, Thomas Doeppel, Finnlines och Taru Keronen, Eckerö Lines. Flera talare presenteras efterhand.

Dagen är framför allt en viktig mötesplats för att träffa kollegor, konkurrenter och samarbetspartners. På Sjöfartens dag samlas sjöfartens representanter från samtliga aktörer rederier, leverantörer, försäkringsgivare, banker, sjöskolor och fackförbund.

Mercy Ships Race ordnas dagen före Sjöfartens dag det vill säga onsdag 21 maj 2025 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 och den går oavkortat till Mercy Ships. Loppet 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 skickas 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 oss (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

Befälsmöten 2025

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

- 13 februari
- 13 mars
- 10 april

Plats: Scandic Hotell Julia i Åbo

Vi önskar att alla medverkar på ett tillfälle, så koordinera med kollegor och personalavdelningen för att göra smidiga byten och möjliggöra att ni kan medverka på årets befälsmöte.

Välkomna för att träffa dina kollegor och oss på kontoret.

✉ Helena

Julhälsningar från kontoret

Vi på kontoret vill passa på att önska er en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År! Som en liten julhälsning från oss har era julkappar skickats ut till alla fartyg. Vi hoppas att de kommer till god användning.

✉ Albin

Ny hemsida på kommande

Vi arbetar just nu med att uppdatera vår hemsida. Inom kort kommer den nya hemsidan att vara uppe. Håll utkik – vi ser fram emot att dela den med er när den är färdig.

✉ Albin

Stena Vinga på charter till DFDS

Stena Line har fått en charter för ropaxfärjan Stena Vinga från mars nästa år och året ut. Fartyget kommer att gå in i en upphandlad trafik i England för DFDS mellan Portsmouth och kanalön Jersey.

Det är från och med den 28 mars nästa år som Stena Vinga kommer att sättas in i DFDS nya trafik till kanalön Jersey.

I början av december stod det klart att DFDS vunnit en upphandling av trafiken för de kommande 15 åren, vilket betyder slutet på Condor Ferries 60-åriga historia av trafik till ön.

DFDS kommer att driva trafiken med tre fartyg, ett roro-fartyg samt två höghastighetsfartyg. DFDS planerar även att investera i tre nya fartyg under de kommande sex åren.

Enligt DFDS kommer Stena Vinga att köra kvällsavgångar från Jersey och morgonavgångar från Portsmouth och göra fem rotationer per vecka under högsäsong.

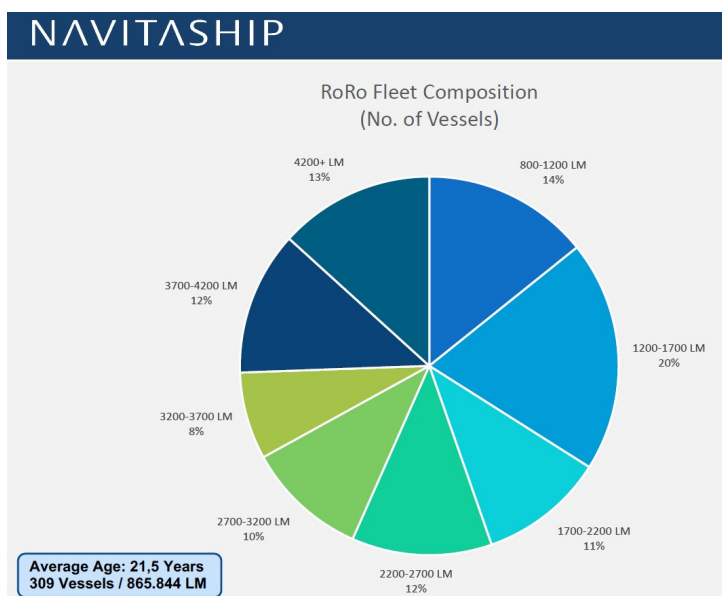
© Svensk Sjöfartstidning 2024-12-18

Viking söker ny vd

Rederiets styrelse har kommit överens med nuvarande vd Jan Hanses att han lämnar posten nästa år. Han fortsätter som rådgivare inom bolaget fram till pensioneringen år 2026.

Jan Hanses började sin karriär som bolagsjurist på Viking Line 1988. Han har lett bolaget som vd sedan 2014.

© Sjönyheter 2024-10-28





Elfte E-Flexern levererad

Saint-Malo, det elfte fartyget i Stenas E-Flexerserie, har levererats till franska Brittany Ferries från det kinesiska varvet Jinling.

Likt fartygen Salamanca och Santoña som levererades till Brittany Ferries under 2021 respektive 2023, har Saint-Malo byggts för LNG-drift. Det som gör fartyget annorlunda mot de tidigare fartygen är ett batteripaket på totalt 11,3 MWh för framdrivning och manövrering i hamn. Med den batterikapaciteten kan fartyget operera i farter upp till 17,5 knop. Fartyget har även en anslutning för laddning av batterierna.

Saint-Malo har kapacitet för 1.290 passagerare och har 387 hytter. Fartyget kommer inom kort att lämna varvet i Kina och sätta kurs mot Europa.

Stena RoRos E-Flexer-serie

1. Stena Estrid, Stena Line (Holyhead–Dublin), levererad 2019.
2. Stena Edda, Stena Line (Belfast–Liverpool), levererad 2020.
3. Galicia, Brittany Ferries (långtidscharter, trafik Portsmouth–Santander), levererad 2020.
4. Stena Embla, Stena Line (Belfast–Liverpool), levererad 2020.
5. Côte d’Opale, DFDS, (långtidscharter, trafik Dover–Calais), levererad 2021.
6. Salamanca, Brittany Ferries (LNG-drift, långtidscharter, trafik England–Spanien), levererad 2021.
7. Stena Estelle, Stena Line, förlängd version, (Karlskrona–Gdynia) levererad 2022.
8. Stena Ebba, Stena Line, förlängd version, (Karlskrona–Gdynia) levererad 2022.
9. Santoña, Brittany Ferries (LNG-drift, långtidscharter), levererad 2022.
10. Ala’suina, Marine Atlantic (LNG och batteridrift, långtidscharter), levererad 2024.
11. Saint-Malo, Brittany Ferries (LNG och batteridrift, långtidscharter), levererad 2024.
12. Guillaume de Normandie, Brittany Ferries (LNG och batteridrift, långtidscharter), leverans 2025.
13. Capu Rossu, Corsica Linea, (LNG-drift med batteri-hybrid, långtidscharter), leverans 2026.
14. Attica Group, (Metanol ready, batteri-hybrid, långtidscharter, leverans 2027.
15. Attica Group, (Metanol ready, batteri-hybrid, långtidscharter, leverans 2027.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-10-18

Stena tar över fartyg och linje på Medelhavet

Stena RoRo utökar sin flotta med köp av roro-fartyget Giuseppe Lucchesi. Samtidigt tar Stena över en trafik på Medelhavet.

Det är ett fartyg byggt 2012 på danska Odense Yard som nu Stena meddelar att de förvärvat. Fartyget, som tidigare hetat Giuseppe Lucchesi, har döpts om till Stena Shipper och fått dansk flagg.

I samband med affären tar Stena även över ett kontrakt från tunisiska rederiet Cotunav för trafik på rutten Rades i Tunisien och Marseille. Säljare är CIN, Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A, ett bolag inom Moby Lines S.p.A-koncernen.

FAKTA: Stena Shipper

Längd: 193 m
Djupgående: 7 m
Bredd: 26 m
Kapacitet: 3.663 längdmeter, fördelade på 4 däck
Fart: 21 knop

© Svensk Sjöfartstidning 2025-01-21

ESL beställer fyra nya handysize-fartyg

ESL Shipping har lagt en beställning på fyra nya handysize-fartyg med isklass 1A. De fyra fartygen är värda cirka 186 miljoner euro och beställningen kan utökas med fler.

Fartygen på 17.000 dwt ska byggas på Jinling Shipyard i Kina och tas i drift mellan tredje kvartalet 2027 och första kvartalet 2028.

De nya fartygen ska kunna drivas helt fossilfritt med grön vätgasbaserad e-metanol eller biometanol.

Fartygens design och modelltester har gjorts tillsammans med den ledande finska fartygsdesignern Deltamarin och svenska SSPA. Majoriteten av viktig utrustning som drivlinor inklusive hybridbatteridrift, lasthanteringsutrustning och annan teknologi kommer från europeiska företag.

Fakta: ESL Shippings fyra nybyggen

- DWT: 17.000
- Längd: 150 meter
- Bredd: 23,77 meter
- Djupgående: 8,6 meter
- Isklass: 1A

© Svensk Sjöfartstidning 2024-10-09

Åborederi utökar flottan

Finska Rederi Ab Nathalie har köpt torrlastaren Carelie och sätter in fartyget i Meriauras trafik.

Åboredriet RABN har utökat sin flotta med torrlastaren Carelie och registrerat henne under finsk flagg.

Fartyget byggdes av Ferus Smit 2006. Det har isklass 1A vilket passar för trafik till och från Finland. Med sina 6.665 dwt blir fartyget det största i rederiets flotta.

Carelie är en typisk torrlastare med två lastrum, designad för att transportera varierande gods som skogsprodukter, konstgödsel och mineraler.

Enligt rederiet skapar fartygsköpet arbetstillfällen för 13 sjöfarare. Efter flaggbytet och andra formaliteter kommer Carelie att sättas in i en långtidscharter för Meriaura.

© Svensk Sjöfartstidning 2025-01-22

Nästa FlaskPosten kommer i maj 2025.
Bidrag mottas med tacksamhet!

Sirius beställer

Sirius Shipping har lagt en order på fyra nya produkttankfartyg på 7.999 dwt. Fartygen ska byggas på varvet China Merchants Jinling i Kina.

Den nya serien har designats av rederiet i samarbete med FKAB för leverans 2027 och 2028. Fartygen är en miljöanpassad och uppdaterad version av fartygen Saturnus och Mercurius, levererade 2018 och 2019, med lägre bränslekonsumtion och teknik för att minimera utsläpp.

Nybyggna utrustas med hybridbatterier på 420 kWh för peak shaving på både huvud- och hjälpmaskineri. System för landström på 1.000 kW ska installeras, vilket gör att fartygen kan nå nollutsläpp vid lossning och lastning.

Fakta Evolution 8K – Hybrid Series

- DWT: 7.999
- Längd: 119,90 m
- Bredd: 19,4 m
- Djupgående: 7,23 m
- Isklass 1 A

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-29



Maersk beställer 20 nya

Danska Maersk har tecknat kontrakt med tre asiatiska varv om 20 nya containerfartyg utrustade med dual fuel-maskineri. Ordern ingår i ett större förnyelseprogram.

Totalt kommer de 20 fartygen att ha kapacitet för 300.000 TEU. Nybyggenas storlek varierar mellan 9.000 och 17.000 TEU. Samtliga fartyg ska utrustas med dual-fuel-motorer för flytande gas med intentionen att driva dem på bränsle med lågt utsläpp.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-20

Upphandling av ny isbrytare går vidare

Första steget av Sjöfartsverkets isbrytar-upphandling är avslarat. De varv som kvalificerat sig för nästa steg har fått besked.

Förra gången fick upphandlingen avbrytas och göras om eftersom Sjöfartsverket inte fått in några kvalificerade anbud. Den här gången ser det bättre ut.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-18

Kanada, Finland och USA samarbetar om isbrytare

Finland samarbetar med Kanada och USA i produktionen av isbrytare för Arktis och polarområdena.

Finland, USA och Kanada har under-tecknat ett avtal om samarbete för att utveckla arktiska och polara isbrytare.

Finland, USA och Kanada ska nu samarbeta intensivare för att bygga isbrytare i de tre länderna och dela expertis, kunskap och kunnande med varandra.

© Sjönyheter 2024-11-18

Brist på sjöfolk får lönerna att stiga

Sjöfarens löner globalt stiger när bristen på kompetent arbetskraft påverkar hela branschen. Samtidigt ökar oron för de ombordanställdas välfärd. Det visar en internationell rapport.

Med många jobberbjudanden att välja på kan sjömän vara mer selektiva, visar den senaste årliga undersökningen från Danica Crewing Specialists.

Bemanningsagenturen har över 70.000 sjöfare i sin databas, merparten från Östeuropa, Indien och Filippinerna.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-13

Åbovarvet ska bygga fjärde Icon-fartyg

Åbovarvet Meyer Turku och Royal Caribbean har ingått ett avtal om att bygga ett fjärde fartyg i Icon-klassen. Dessutom finns en option på ytterligare två fartyg.

Det första fartyget, Icon of the Seas, levererades i november 2023 och just nu byggs systerfartyget Star of the Seas med planerad leverans 2025. Därefter följer ytterligare ett ännu ej namngivet fartyg som kommer att levereras 2026. Det nu beställda fjärde fartyget kommer att levereras under 2027.

Icon of the Seas är med sina 248.655 bruttoton världens största kryssningsfartyg. Fartyget är 365 meter långt och kan maximalt ta 7.600 passagerare. Besättningen består av 2.350 personer.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-08-27

Dubbla festligheter på Meyer Turku

Det tredje fartyget i Royal Caribbeans Icon-klass kölsträcktes på Meyer Turku i Åbo under måndagen. Det efter att det andra fartyget, Star of the Seas, nyligen blivit sjösatt.

Nu ska fartygets interiör samt exteriör färdigställas. Fartyget har beräknad leverans till Royal Caribbean under sommaren 2025.

Under måndagen arrangerades nästa ceremoni på varvet genom en kölsträckning av det tredje fartyget i serien, vilket ännu inte har namngetts officiellt.

Det tredje Icon-fartyget har beräknad leverans till Royal Caribbean under år 2026.

Tidigare i augusti meddelade varvet att de fått en beställning på att bygga ett fjärde Icon-fartyg som ska vara färdigt 2027. Det finns också en option på ytterligare två Icon-fartyg.

Det första Icon-fartyget, Icon of the Seas, levererades till Royal Caribbean i november i fjol.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-10-08

NIB finansierar Meyer Turku

NIB deltar i en lånefacilitet till varvet Meyer Turku, med en andel av 102 miljoner euro. Lånet ska finansiera byggandet av kryssningsfartyget Icon 3.

Åbo skeppsvarv är direkt och indirekt viktigt för det finska marinklustret genom underleverantörer som oftast är finska företag. Sysselsättningseffekten är betydande.

Lånet innebär en fortsättning på samarbetet mellan NIB och Meyer.

Låntagaren, Meyer Turku är en av de globalt ledande byggarna av kryssningsfartyg. Varvet är specialiserat på mycket utmanande, innovativa och miljöeffektiva kryssningsfartyg. Åbovarvet har en historia av skeppsbyggnad ända från år 1737 och ägs sedan 2014 av familjen Meyer.

© Sjönyheter 2024-12-09

Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja/editor
Dan Mikkola

Översättning/
Käännöstyö
Olof Widén

Upplaga/lukumäärä
400



Godby Shipping Ab
www.godbyshipping.fi
dan.mikkola@godbyshipping.fi

Nya hållbarhetskrav väntar runt hörnet

Nu införs EU-direktivet CSRD om hur företag ska rapportera sitt hållbarhetsarbete. Enligt experterna ska det inte bara ses som ännu ett krav – utan en chans att göra bättre affärer.

Den 1 juli 2024 infördes EU-direktivet Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) i svensk lagstiftning. Företag som omfattas av direktivet ska på ett mer uppstyrt sätt redovisa sitt arbete inom grön, social och finansiell hållbarhet, och det ställs tydligare krav på vad en hållbarhetsredovisning ska innehålla.

Även underleverantörer som inte behöver rapportera enligt CSRD kan påverkas indirekt. Direktivet innebär att hållbarhet och transparens blir viktigare genom hela leverantörskedjan. Om dina kunder omfattas av CSRD behöver de rapportera om sin värdekedja – där du ingår. Du kan behöva samla in och lämna information om din verksamhet, när dina kunder börjar kräva att deras leverantörer delar med sig av sin hållbarhetsdata.

Fakta: Hållbarhetsarbetet styrs upp

- **Vad?** Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) är EU:s nya lagstiftning om icke-finansiell hållbarhetsrapportering. Syftet är att företag ska rapportera effekten av sina sociala och miljömässiga aktiviteter. I arbetet ingår bland annat att identifiera vilka hållbarhetsfrågor som påverkar företagets verksamhet.
- **Varför?** EU:s tidigare krav har ansetts vara vaga och otydliga och därför tog EU-kommissionen fram en tydligare och striktare lagstiftning. Målet är ökad transparens, att underlätta för bolag att rapportera på ett bra sätt och att skapa större möjlighet för kunder och investerare att jämföra olika bolag. Direktivet är en del i EU:s så kallade gröna giv.
- **Vem?** CSRD omfattar företag och organisationer i en viss storlek, med ett visst antal anställda och en viss omsättning. Börsnoterade bolag med brutet räkenskapsår ska rapportera enligt CSRD i hållbarhetsredovisningen för 2025. Sedan kommer direktivet successivt att börja gälla fler och fler bolag, vissa från 2026 och andra från 2027 eller 2028.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-10-22

Maersk Tankers satsar på vind

Maersk har tecknat avtal med företaget bound4blue om installation av 20 vinddrivna framdrivningssystem på fem av sina tankfartyg.

Installationerna sker genom så kallad retrofit på befintliga fartyg. Under 2025 och 2026 ska de installeras på fartygen Maersk Tacoma, Maersk Tampa, Maersk Tangier, Maersk Teesport och Maersk Tokyo.

Det handlar om 20 till 26 meter höga vindturbiner som använder en aerodynamisk yta för att skapa lyftkraft och ge extra framdrivning. Enligt bound4blue ger tekniken betydande besparingar i bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid, i vissa fall med tvåsiffriga procentuella minskningar.

Maersk driver en av världens största tankfartygsflottor genom direkt ägande och kommersiella lösningar för fartygsägare.

Enligt bound4blues är systemet särskilt lämpat för tankfartyg och kan användas effektivt även under krävande väderförhållanden, vilket är centralt för en säker och kostnadseffektiv drift.

Bound4blue grundades 2014 och har sitt huvudkontor i Spanien. Företaget har hittills installerat sitt eSAIL-system på fyra fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-11

LNG kvar i topp bland alternativa bränslen

LNG fortsätter vara det dominerande valet för fartyg med alternativa bränslen och stod för 23 av de 27 nybeställningar som lades i november enligt siffror från DNV.

Containersegmentet står för 15 av de fartyg med LNG-drift som beställdes under november. Sex beställningar gäller LNG-drivna biltransportfartyg. Fyra av månadens totalt 27 beställningar med alternativa bränslen för framdriften ska drivas på ammoniak.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-20

Terntanks vingsegel är på gång

Donsörederiet Terntank har valt vindassistans för fem beställda nybyggen. Vingseglen har testats i Holland och skickas nu till varvet för installation.

Rederiet gjorde tillsammans med Kongsberg, som designar Terntanks fartyg, en grundlig analys baserat på området där fartygen trafikerar, vilket är Östersjön och Nordsjön.

Terntank räknar med att seglen ska ge en bränslebesparing på runt 10 procent vilket motsvarar ungefär 300 ton bränsle per år.

© Svensk Sjöfartstidning 2024-11-20

Liquid Wind planerar för elektrobränslen i Finland

Teknikbolaget Liquid Wind och Turun Seudun Energiantuotanto Oy (TSE) har ingått ett samförståndsavtal för att utveckla en elektrobränsleanläggning i Nådendal.

Elektrobränsleanläggningen planeras ligga i anslutning till TSE:s lokala kraftverk Naantali 4, som kommer att leverera biogen koldioxid och ånga för produktion av e-metanol.

När elektrobränsleanläggningen är i drift kommer den att producera 100.000 ton e-metanol per år tillverkad av grön vätgas och biogen koldioxid (160.000 ton per år). Investeringsbeslut (FID) planeras till 2026 och anläggningen planeras att vara i drift 2029.

Liquid Wind är den huvudsakliga projektutvecklaren och har inlett processen för miljökonsekvensbedömning och tillståndsgivning. Dessutom kommer parterna gemensamt att undersöka möjligheterna att säkerställa en tillräcklig tillgång till förnybar el för att producera e-metanol.

© Svensk Sjöfartstidning 2025-01-22





Auroran hankinta ja aikarahtaus Peregarille

Olemme ostaneet roro-alus Auroran Chileläiseltä Navimag varustamolta. Aurora on rakennettu vuonna 1991 suomalaisille omistajille nimellä Ahtela.

Otimme Auroran haltuumme 24. tammikuuta 2025 Espanjan Algecirasissa ja aloitamme liikennöinnin heti kuin henkilöstön sisäänajo ja erilaiset omistajanvaihdoon ja liputukseen liittyvät muodollisuudet on suoritettu.

Tulemme säilyttämään Aurora nimen ja espanjalaisen Peregarin kanssa on sovittu, että alus aika-rahdataan heille Algecirasin ja Ceutan väliseen liikenteeseen. Tämä on sama asiakas ja liikenne, jonka palveluksessa Mistral oli keväällä ja kesällä 2024.

Olenainen kysymys on tietenkin, miksi ostamme 35 vuotta vanhan roro-aluksen kaikkine iän tuomine haasteineen. On selvää että se olisi ollut parempi uudemalla aluksella, mutta roro-markkinoiden pienemmän kokoluokan segmentissä on enää hyvin vähän alusyksiköitä saatavilla. Roro-markkinat ovat vahvat ja uskomme vahvasti, että pienemmille roro-aluksille löytyy kysyntää. Katso lisätietoja erillisestä artikkelista.

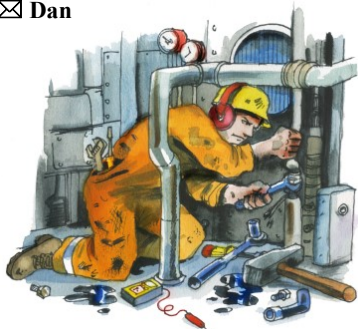
Kauppa luo työpaikan noin 25 henkilölle, mikä oli tietysti ratkaiseva tekijä kaupan taustalla.

Aurora on 3-kantinen roro-alus sivuportilla, joka soveltuu perävaunujen, mafien, kasettien, metsätuotteiden ja konttien kuljettamiseen.

Alustiedot

Rakennettu 1991 Fosen, Norja
Luokka DNV
Jäluokka 1A Super
Pituus 140 m
Leveys 19 m
DWT 6.600 tonnia
Roro-kapasiteetti 1.425 m
Peräramppi, max kuorma 70 mt
Kiinteä ramppi pääkansi - alaruuma
Kiinteä ramppi pääkansi - sääkansi
Sivuportti paperille ja kuorma-lavoille
Wärtsilä Vasa 16V32D 5.920 kW
2 x keulapotkuria
Palvelunopeus noin 15 solmua
Hyttejä 13 henkilölle + 12 kuljettajalle

☒ Dan



Rahtaustilanne

Mistral

- Mistral palautettiin DFDS:n rahdauksesta Dunkirkissa 31. joulukuuta
- Välittömästi Mistral suuntasi keulansa lämpimämmille vesille liikennöimään Peregarin Algeciras - Ceuta -linjalla 4.-12. tammikuuta
- Tämän lyhyen aikarahtauksen loputtua Mistral pestattiin Transproconin Välimeren liikenteeseen 14. tammikuuta – 23. maaliskuuta
- Samanaikaisesti sovittiin Sea-Cargon kanssa Mistralin seuraavasta aikarahtauksesta maaliskuun viimeisestä viikosta alkaen elokuun loppuun asti, rahtaajan optiolla jatkaa sopimusta vuoden 2025 loppuun
- Sea-Cargo tulee käyttämään Mistralia reittiverkostossaan Itämerellä ja Pohjanmerellä.

Midas/Mimer telakointeja ja alusvaihtoja CMA CGM-liikenteessä

- Midas on läpikäynyt luokkausintatarkastuksen Desanissa Turkissa ja on nyt korvannut Mimerin CMA CGM:n Leeward Line liikenteessä Karibialla
- Midaksen sopimus CMA CGM:n kanssa jatkuu joulukuuhun 2026 asti, CMA CGM:n optiolla pidentää sopimusta kesäkuuhun 2027
- Mimer on tätä kirjoitettaessa matkalla Desaniin luokkausintatarkastukseen
- Telakoinnit ja luokkausintatarkastukset tarkoittavat merkittäviä investointia ja ajatuksena on näin ollen liikennöidä Midaksen ja Mimerin kanssa vielä seuraavat 10 vuotta

Rahtaustilanne lyhkäisyydessään

- Mimer avoimna luokkausintatarkastuksen jälkeen Turkissa maaliskuussa 2025
- Misana/Misida Sea-Cargo + osto-optiot julistettu alusten luovutusta varten, huhtikuun alussa 2025 + kesäkuussa 2025
- Mistral TransProCon maaliskuun 2025 + Sea-Cargo elokuun 2025 + Sea-Cargo optio joulukuun 2025
- Baltic Bright Holmen joulukuun 2025
- Aurora Peregar joulukuun 2025
- Midas CMA CGM joulukuun 2026 + optio kesäkuun 2027
- Lysvik/Lysbris DFDS joulukuun 2026 + optio 2030

☒ Dan

Misana ja Misida myyty Sea-Cargolle

Sea-Cargo julisti huhtikuussa 2024 että, he aikovat käyttää optionsa ostaa Misana ja Misidan.

Alusten luovutus on alustavasti sovittu tapahtuvan Western Shipyardilla, Klai-pedassa

- Misida 3. huhtikuuta 2025
- Misana 5. kesäkuuta 2025

Auroran hankinta luo noin 25 uutta työpaikkaa. Tämä sekä laivaväen luonnollinen vaihtuvuus huhtikuun 2024 ja kesäkuun 2025 välisenä aikana tarkoittavat, että odotamme selviävämme Misanan ja Misidan myynnistä ilman irtisanomisia tai lomautuksia. Tämä on meille tärkeää koska hyvin koulutettujen, pätevien ja kokeneiden merenkulkijoiden saatavuus on meille ratkaiseva kilpailutekijä.

Haluamme jatkossakin olla turvallinen ja vakaa työnantaja, jolla on osaavia merenkulkijoita.

☒ Dan

Päällystökokoukset 2025

Järjestämme päällystökokouksia päällystäjille, yliperämiehille, konepäällystäjille ja I konemestareille seuraavina torstaina

- 13. helmikuuta
- 13. maaliskuuta
- 10. huhtikuuta

Paikka: Scandic Hotell Julia Turussa

Haluamme jokaisen osallistuvan vähintään yhteen tilaisuuteen, joten koordinoikaa kollegoiden ja henkilöstöosaston kanssa sujuvien miehistönvaihtojen mahdollistamiseksi niin että jokaisella on mahdollisuus osallistua yhteen päällystökokoukseen tänä vuonna.

Tervetuloa tapaamaan kollegoitasi ja meitä konttoristeja.

☒ Helena

Joulutervehdys toimistolta

Haluamme toimistolta käsin toivottaa teille oikein Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta! Pienenä joulutervehdyksenä olemme lähettäneet joululahjat kaikille aluksille. Toivomme, että ne tulevat tarpeeseen.

☒ Albin

Roro-markkinat 2024 – katsaus

Roro-markkinat ovat, kuten kirjoitin, vahvat, etenkin pienemmälle tonnistolle.

Tanskalaisen meklarin Navitashipin vuosikatsauksen perusteella annan hie-
man tarkemman tilannekatsauksen sekä
kuvausten markkinoiden rakenteesta.

Tässä kuvaamani markkinat koskevat
lasti roro-aluksia, joissa on, peräranki,
vähintään 800 kaistametriä, enintään 12
matkustajaa ja enintään 2 henkilöautoa
kaistametriä kohti. Poissuljetut ovat siis

- Erittäin pienet roro-alukset
- Ropax-alukset
- Puhtaat autonkuljetusalukset

Tämän määritelmän mukaan markki-
noilla on 309 roro-alusta, joiden keski-
ikä on 22 vuotta. Pienempi tonnisto
(800–2.200 kaistametriä) muodostaa
45% alusten määrästä, mutta vain 23%
kaistametrikapasiteetista.

Lähes kaikki 70-luvulla rakennetut roro-
alukset on romutettu tai muuten poissa
markkinoilta. Suurin osa 80-luvun
tonnistosta on myös poissa, kun taas
suurin osa vuonna 1990 ja sen jälkeen
rakennetuista aluksista on jäljellä.

Roro-aluksista 52% on yli 20 vuotta
vanhoja ja 24% eli joka neljäs alus on
yli 30 vuotta vanha. Toisin sanoen:
maailman laivaston 309 roro-aluksesta
117 on yli 25 vuotta vanhoja. Romutus-
ja uudisrakentamisen tarve on siis mer-
kittävä. Tämä näkyy vielä selvemmin
pienemmässä kokoluokassa, 85% 105
aluksesta, joiden lastinotto-kyky on alle
1.700 kaistametriä, ovat 20 vuotta tai
vanhempia!

Isommassa kokoluokassa tilanne on toi-
nen. Esimerkiksi lähes kaikki (80%) yli
4.200 kaistametrin aluksista ovat alle 10
vuotta vanhoja. Tämä on täysin luon-
nollista, koska yli 4.200 kaistametrin
segmentti ei käytännössä ollut olemassa
vielä 10 vuotta sitten.

Roro-alusten koko on kasvanut trendin-
mukaisesti viimeisten 50 vuoden aikana.
Vuonna 1970 uuden roro-aluksen keski-
koko oli 1.000 kaistametriä, vuonna
2000 keskikoko oli kaksinkertaistunut
noin 2.000 kaistametriin ja vuonna 2024
keskikoko oli jälleen kaksinkertaistunut
noin 4.000 kaistametriin.

Viisi suurinta roro-operaattoria ovat

- DFDS, 43 alusta
- Grimaldi+Finnlines, 33 alusta
- Cobelfret, 29 alusta
- Transfennica, 9 alusta
- Stena, 8 alusta

Globaali roro-alusten tilauskanta koos-
tuu 15 aluksesta, joita toimitetaan vuo-
sina 2025–2026. Nämä varustamot ovat
tilanneet

- Louis Dreyfus, 3 alusta
- Cobelfret, 2 alusta
- Grimaldi, 2 alusta
- Smyril, 2 alusta
- Stena, 2 alusta
- Mann Lines+Vinsentini, 2 alusta
- Searoad, 1 alus
- Neoline, 1 alus

Maailman 309 roro-aluksen liikenne
liikennealueen mukaan

- Pohjois-Eurooppa, 125 alusta
- Välimeri, 119 alusta
- Pohjois- ja Etelä-Amerikka, 23 alusta
- Aasia, 15 alusta
- Muu maailma, 27 alusta

Kaikki maailman 41 suurinta, yli 4.200
kaistametrin roro-alusta liikennöivät
Pohjois-Euroopassa tai Välimerellä.

Kysyntäpuolella seuraavat tekijät ovat
positiivisia roro-kategorialle

- Geopoliittinen paine siirtää tuotan-
toa lähemmäs markkinoita, meidän
tapauksessamme Eurooppaan ja
Pohjois-Afrikkaan
- Ympäristötietoisuuden lisääntymi-
nen hyödyttää lähiliikennettä

Minuspuolella

- Venäjän sota Ukrainaa vastaan
vähentää liikennettä Itämerellä ja
Mustalla merellä
- Konsolidointi operaattoripuolella

Tarjontapuolella meillä on seuraava

- Roro-alusten tilauskanta vastaa 7%
maailman roro-laivastosta, eikä
tilausbuumista ole merkkejä
- Eurooppalaiset roro-telakat eivät
ole kaupallisesti ajankohtaisia
- Aasialaisilla telakoilla on kontti-,
bulkki- ja tankkerialustilauksia
vuoteen 2027 asti, joten roro-
uudistilauksen toimitusaika on noin
kolme vuotta
- Epävarmuus tulevista polttoaineista
tekee johtavien toimijoiden suuret
sarjatilaukset hyvin epätodennäköi-
siksi
- Spekulaatiivisten tilausten riski on
hyvin pieni, koska markkinoilla ei
ole juurikaan riippumattomia roro-
varustamoita jäljellä

Joten yhteenvedona, erityisesti pienem-
män roro-tonniston osalta, voimme
todeta että, markkinat näyttävät vakailta
ja hyviltä lähitulevaisuudessa. Ennalta
arvattava tulevaisuus tässä yhteydessä
on 3–4 vuotta.

☒ Dan

Uusi verkkosivusto tulossa pian

Työskentelemme parhaillaan verkko-
sivustomme päivittämisen parissa. Uusi
sivusto julkaistaan pian. Pysykää kuu-
lolla – odotamme innolla, että voimme
jakaa sen kanssanne, kun se on valmis.

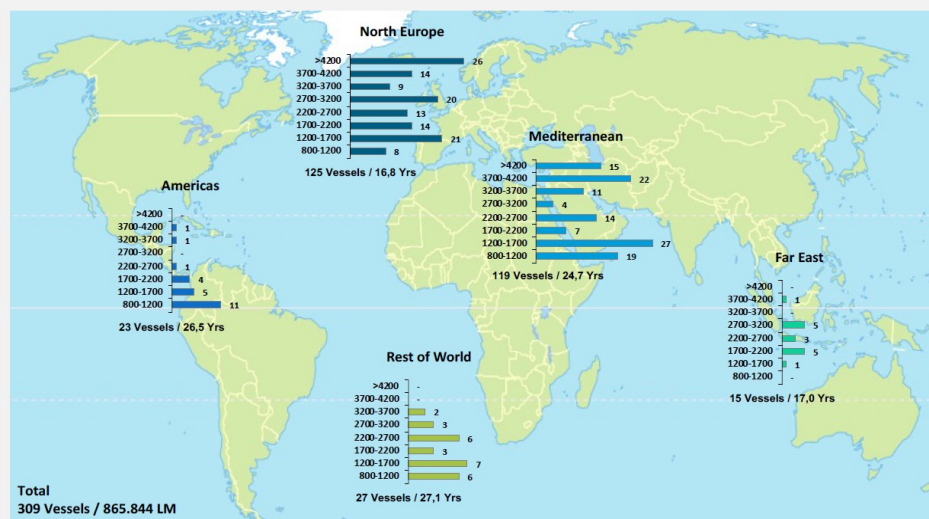
☒ Albin

Seuraavaa PulloPostin
numero ilmestyy toukokuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia
lukijoiltamme!

NAVITASHIP

RoRo Activity by Region



NIB rahoittaa Meyer Turku

NIB osallistuu 102 miljoonan euron osuudella suomalaisen telakkayhtiön Meyer Turku Oy:n rahoitusohjelmaan. Lainalla rahoitetaan Icon 3 risteilyaluksen rakentamista.

Turun telakka on suomalaiselle meriteollisuudelle tärkeä sekä suoraan että välillisesti alihankkijoiden kautta, jotka ovat pääosin suomalaisia yrityksiä. Sen työllistävä vaikutus on merkittävä.

Meyer Turku Oy on yksi maailman johtavista risteilyalusten rakentajista. Meyer Turun telakka on erikoistunut erittäin vaativien, innovatiivisten ja ympäristötehokkaiden risteilyalusten rakentamiseen. Meyer Turun telakalla Suomessa on laivanrakennushistoria aina vuodesta 1737 ja se on vuodesta 2014 lähtien ollut Meyerin perheen omistuksessa.

© Meriuutiset 2024-12-09

Lakimuutos kieltää puhdistusveden laskemisen mereen

Eduskunnassa hyväksytty uusi laki, joka kieltää jäteveden, mukaan lukien rikkipesureiden käyttämän puhdistusveden, laskemisen mereen Suomen aluevesillä.

Osa laivoista on varustettu rikkipesureilla, jotka voivat toimia joko suljetussa tai avoimessa kierrossa.

Jälkimmäisessä pesuvesi lasketaan suoraan mereen. Suljetussa kierrossa pesuvesi varastoidaan laivan säiliöihin, mutta tämä vaatii tilaa jäteveden säilyttämiseen.

© Meriuutiset 2024-12-09



Finnlines nimitti uuden toimitusjohtajan

Finnlinesin hallitus on nimittänyt Thomas Doepelin uudeksi toimitusjohtajaksi 1. maaliskuuta 2025 alkaen. Toimitusjohtaja Tom Pippingsköld jää eläkkeelle. Hän jatkaa toimitusjohtajan tehtävässä 28. helmikuuta 2025 saakka.

Finnlines toimii Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajanlahden alueella. Yhtiö on osa italialaista Grimaldi-konsernia.

© Meriuutiset 2024-12-23

Meriliikenteen päästöhinnat nousevat 2025 alussa

Meriliikenteen päästökaupan hinnat nousevat EU-maissa vuoden 2025 alussa. Päästöoikeuksien hinnannousu kiristää kuljetusalan kustannuksia.

Vuoden 2024 alusta lähtien meriliikenne on sisällytetty EU:n päästökauppajärjestelmään (ETS), mikä on isännät kansainvälisten kuljetuskustannuksia.

ETS on markkinapohjainen mekanismi, jonka tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä teollisuudessa ja energiantuotannossa sekä hillitä ilmaston lämpenemistä.

ETS-järjestelmä perustuu cap and trade-periaatteeseen, jossa EU asettaa ylärajan sallituille päästöille, ja yritykset voivat ostaa, myydä ja vaihtaa päästöoikeuksia keskenään.

Meriliikenteen sisällyttäminen ETS:ään on tapahtunut asteittain. Vuoden 2024 alusta päästökaupan piiriin on kuulunut 40% alusten raportoimista päästöistä. Vuonna 2025 osuus nousee 70% ja vuodesta 2026 alkaen 100% päästöistä kuuluu järjestelmän piiriin. Tämän seurauksena varustamot joutuvat hankkimaan yhä enemmän päästöoikeuksia, mikä nostaa operointikustannuksia.

Vaikka päästöoikeuksien hinta vaikuttaa polttoaineen ja sitä kautta kuljetusten kustannuksiin, se myös ohjaa alan kehittymistä kohti hiilineutraaliutta, joka on pitkällä aikavälillä kaikkien etu. ETS vaatii sekä FREJAlta, että asiakkailta sopeutumista, mutta se on myös mahdollisuus muokata alamme ympäristöystävällisemmäksi ja innovatiivisemmaksi.

© Meriuutiset 2024-12-16

ESL Shipping rakentaa handysize-aluksia

ESL Shipping rakentaa neljän uuden, fossiilivapaan handysize-aluksen sarjaa.

Nämä uudet 1A-jääloukon alukset ovat markkinoiden huippuja lastikapasiteetin, teknologian ja innovaatioiden suhteen. Neljän laivan yhteisarvo on noin 186 miljoonaa euroa ja ESL Shippingillä on mahdollisuus laajentaa tilausta useilla laivoilla.

Näiden seuraavan sukupolven alusten kilpailukyky perustuu ESL Shippingin mukaan asiakkaiden kasvavaan mieltymyksen fossiilivapaisiin lastiratkaisuihin ajan myötä, markkinoiden johtavaan energiatehokkuuteen, tehokkaaseen ja joustavaan lastitilan suunnitteluun sekä alhaisempiin käyttökustannuksiin. Uusia aluksia voidaan käyttää täysin fossiilivapaalla vihreällä vetypohjaisella e-metanoliilla tai biometanoliilla.

Alukset rakennetaan Kiinassa Jinling Shipyardissä, ja ne otetaan liikenteeseen vuoden 2027 kolmannen neljänneksen ja vuoden 2028 ensimmäisen neljänneksen välillä.

© Meriuutiset 2024-10-14

Vakuutukset 2025

Olemme uusineet Alandian kanssa kasko- ja off hire – vakuutukset sekä Gardin kanssa P&I (Protection and Indemnity) vakuutuksen.

Omavastuu on 170.000 euroa vahinkoa kohden kaskon osalta, 14 päivää off-hiren osalta ja 50.000 USD P&I vakuutuksen kohdalla. Nämä ovat korkeita omavastuita. Ajatuksena tässä on, että aluksemme on pidetty hyvässä kunnossa eikä meille tule suunnittelematonta off-hirea sekä että voimme itse ottaa suuremman riskin ilman vakuutusyhtiöiden puuttumista asiaan.

Vaikka meillä olisi vahinko, jonka emme usko ylittävän omavastuuta, voimme kuitenkin aina tarvittaessa käyttää vakuutusyhtiöiden tarkastajien verkostoa suojellaksemme omia intressejämme vahingon sattuessa.

Kiitämme teitä kaikkia laivalla työstänne loukkaantumisten välttämiseksi.

☑ Eva



Purchase of Aurora and time-charter to Peregar

We have agreed with Navimag, Chile to purchase the ro-ro vessel Aurora. Aurora was built 1991 for Finnish owners under the name Ahtela.

We took over Aurora XX January 2025 in Algeciras, Spain and will put her in service as soon as the crew familiarization and formalities related to change of ownership and flag are finalized.

We will keep the name Aurora and after delivery the vessel will be chartered to Peregar, Spain for their trade Algeciras-Ceuta. That is the same charterer and trade as Mistral did during spring and summer 2024.

A relevant question is of course why we buy a 35-year-old ro-ro vessel with all the challenges related to her age. Clearly it would have been better if Aurora was newer but there are very few ro-rors available in the smaller segment of the market. The ro-ro-market is strong, and we firmly believe there will be demand for ro-rors in the smaller size segment, see separate article for more details.

The purchase will create work for about 25 seafarers which was obviously a driving factor behind the deal.

Aurora is a 3-deck ro-ro vessel with a sideport designed for transport of trailers, mafis, cassettes, forest products and containers.

Main data

Built 1991 by Fosen, Norway
Class DNV
Finnish ice class 1A Super
Length 140 m
Breadth 19 m
DWT 6.600 tons
Lane metres 1.425 m
Stern ramp, max load 70 mt
Fixed ramp main deck - tank top
Fixed ramp main deck - weather deck
Sideports for paper and pallets
Wärtsilä Vasa 16V32D of 5.920 kW
2 x bow thrusters
Service speed abt 15 knots
Cabins for 13 crew + 12 drivers

☒ Dan

Chartering situation

Mistral

- Mistral was redelivered from DFDS in Dunkirk 31st December
- Directly after that she sailed for warmer waters and run for Peregar between Algeciras and Ceuta 4th-15th January
- Next employment is a time-charter for Transprocon abt 16th January – 23rd March on the Mediterranean Sea
- After that Mistral is time-chartered to Sea-Cargo until 30th August with option until 31st December 2025
- Sea-Cargo will employ Mistral in their European short sea network on the Baltic Sea and North Sea

Midas/Mimer dockings and change of vessel in CMA CGM traffic

- Midas has gone through her 5-year class renewal at Desan shipyard in Turkey and has now replaced Mimer in CMA CGM Leeward Line service in the Caribbean
- Midas has a contract until December 2026 with CMA CGM option until June 2027
- Mimer will also go to Desan shipyard for her 5-year class renewal
- The dockings and class renewals represent a substantial investment and the idea is to trade both Midas and Mimer for another 10 years

Chartering situation summary

- Mimer open after class renewal docking Turkey March 2025
- Misana/Misida Sea-Cargo + purchase options declared for delivery early April + June 2025
- Mistral TransProCon March 2025 + Sea-Cargo August 2025 + Sea-Cargo option December 2025
- Baltic Bright Holmen December 2025
- Aurora Peregar December 2025
- Midas CMA CGM December 2026 + option June 2027
- Lysvik/Lysbris DFDS December 2026 + options 2030

☒ Dan

Misana and Misida sold to Sea-Cargo

Sea-Cargo declared the option to buy Misana and Misida in April 2024.

The deliveries are planned for Western shipyard, Klaipeda as follows

- Misida 3rd April 2025
- Misana 5th June 2025

The purchase of Aurora creates about 25 workplaces. This plus a normal turn-over of crew during the period April 2024 – June 2025 makes it possible for us to handle the sale of Misana and Misida without layoffs. This is of utmost importance for us since access to well-educated, skilled and experienced crew is a critical issue for us on the highly competitive market.

We want to continue to be a reliable and long-term employer of skilled seafarers.

☒ Dan

Insurances 2025

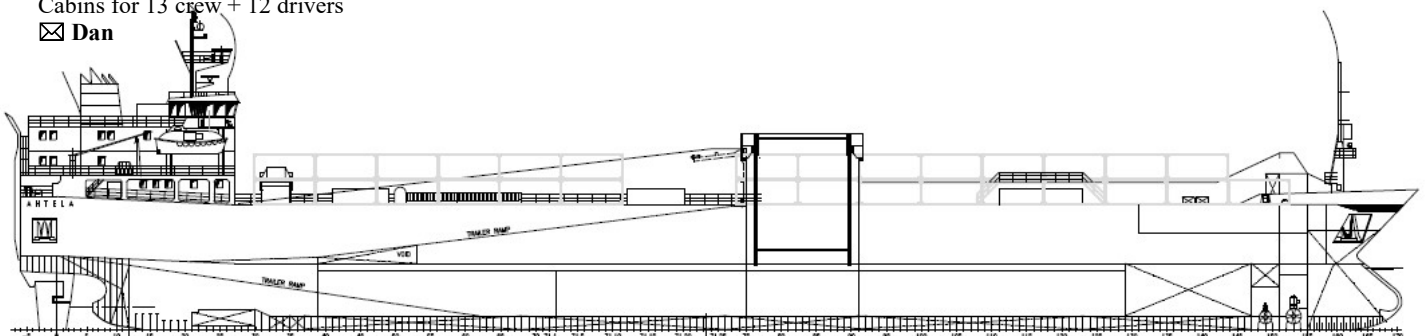
We continue with Hull & Machinery and Loss of Hire with Alandia, and P&I (Protection and Indemnity) with Gard.

The deductibles are 170.000 euro for Hull and Machinery, 14 days for Loss of Hire and 50.000 USD for P&I. The deductibles are on the high side, the reason behind it is that our vessels are well maintained, we do not have any unplanned off-hire and we have the possibility to take a bigger risk without involving the insurance companies.

Even if we have a damage that we do not believe will be higher than the deductible we can still use the insurance companies and their surveyors to protect our interests in case of need.

We thank you all onboard for your work to avoid damages.

☒ Eva



The roro market 2024 – an overview

The roro market is healthy, especially for the smaller vessels.

Based on a report made by the Danish roro broker Navitaship I will here give some more details of the market situation and the structure.

The market described here is for cargo roros with a minimum capacity of 800 lanemetre, max 12 passengers and max 2 cars per lanemetre capacity. Excluded are thus

- Really small roros
- Ropax vessels
- Pure car carriers

With this definition there are 309 roros on the market with an average age of 22 years. The smaller segment (800-2.200 lm) represents 45% of the number of vessels but only 23% of the capacity in lanemetres.

Almost all roro vessels built in the 1970-ties have been scrapped or for other reasons taken from the market. Most of the 1980 built vessels are also gone from the market while almost all vessels built from 1990 are still sailing.

52% of the roros are over 20 years old and 24% or a quarter of the roros are 30 years or older. Expressed in another way: 117 of the 309 roros are over 25 years old. The demand for scrapping and renewal is therefore substantial. This is even more obvious in the smaller size segment, 85% of the 105 roros below 1.700 lm are 20 years or older.

In the bigger segments the structure is different. For example almost all (80%) of the roro vessels over 4.200 lm are younger than 10 years. This is quite natural since the segment above 4.200 lm was almost non-existing 10 years ago.

The size of the roros has increased dramatically during the last 50 years. 1970 the average roro was about 1.000 lm, year 2000 the average size had doubled to about 2.000 lm and year 2024 it had doubled again to about 4.000 lm.

The top 5 operators of roros are

- DFDS, 43 ships
- Grimaldi+Finnlines, 33 ships
- Cobelfret, 29 ships
- Transfennica, 9 ships
- Stena, 8 ships

The global orderbook for roros is for 15 roros for delivery 2025-2026. These are ordered by

- Louis Dreyfus, 3 ships
- Cobelfret, 2 ships
- Grimaldi, 2 ships
- Smyril, 2 ships
- Stena, 2 ships
- Mann Lines+Vinsentini, 2 ships
- Searoad, 1 ships
- Neoline, 1 ships

The 309 roros in operation are employed as follows

- North Europe, 125 ships
- Mediterranean Sea, 119 ships
- North and South America, 23 ships
- Asia, 15 ships
- Rest of the world, 27 ships

All big roros above 4.200 lm are trading on North Europe or the Mediterranean Sea.

On the demand side following factors are positive for the roro market

- Geopolitical pressure to shift production closer to the market, in our case to Europe or North Africa
- Environmental factors in favour of more regional trade

On the negative side we have

- The Russian invasion of Ukraine is decreasing the traffic on the Baltic Sea and the Black Sea
- Consolidation among operators and lines

On the demand side

- The global orderbook for roros represents only 7% of the existing fleet and there are no signs of an order boom
- The European roro yards are commercially out of the market
- The Asian shipyards typically have an orderbook of container, bulk and tank vessels going into 2027, new roros thus have a delivery time of about 3 years
- Uncertainty regarding future fuels will make bigger order among the top operators unlikely
- Very small risk for speculative ordering among the tonnage providers there are very few independent operators remaining on the market

So, to sum up the situation, the market especially for the smaller roro tonnage looks stable during the foreseeable future. By foreseeable future we mean the next 3-4 years.

☒ **Dan**

Officers meetings 2025

We are organizing officers' meetings for masters, chief officers, chief engineers and first engineers on the following Thursdays

- 13th February
- 13th March
- 10th April

Location: Scandic Hotel Julia in Turku.

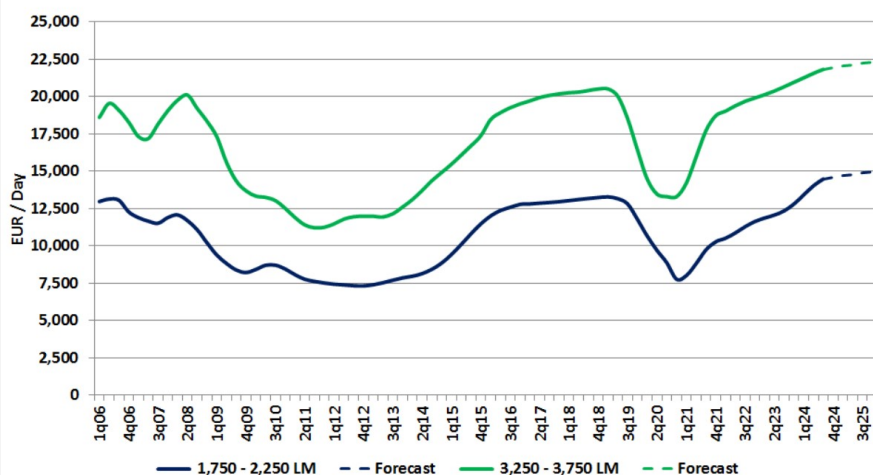
We would like everyone to participate at one time, so please coordinate with colleagues and the personnel department to make smooth crew changes and enable you to participate in this year's officers meeting.

Welcome to meet your colleagues and us at the office.

☒ **Helena**

NAVITASHIP

RoRo T/C Rates Development
(1 year Moving Average)



NAVITASHIP

Wallenius Wilhelmsen upsizing four car carriers on order

Wallenius Wilhelmsen has announced that 4 of the 12 Shaper Class car carriers currently on order with Jinling will be increased in size from a car capacity of 9,300 to approximately 11,700. The vessels will thereby become the largest PCTCs to date in the world.

The four upsized vessels share many of the design features of the Shaper Class such as a dual fuel engine, methanol capable from delivery, improved ramp strength, significant high and heavy capacity and an extensive focus on energy efficiency, safety and crew welfare.

The first Shaper Class vessels will start being delivered from the second half of 2026, with the new upsized versions due for delivery beginning late 2027.

© Shippax 2024-09-25

UECC signed PCTC contract at Jinling

UECC has signed a contract with China Merchants Jinling shipyard for two plus two options advanced multi-fuel battery hybrid PCTCs. The first are scheduled for delivery in 2028.

These vessels will represent another big leap in decarbonization for UECC, with multi-fuel LNG-driven engines incorporating state-of-the-art propulsion technologies to optimize energy efficiency and an aerodynamic hull design, as well as shore power and solar panels on the top deck.

The latest newbuilds will also have a significantly greater cargo capacity of 4,500 CEU. They are intended for deployment into UECC's European short sea shipping liner network for transport of vehicles, high & heavy and other rolling cargoes.

The Norwegian company has been able to achieve a 25% reduction in CO2 emissions through the use of LNG on these and another two dual-fuel LNG vessels, Auto Eco and Auto Energy, delivered earlier. The recent adoption of liquefied biomethane on its LNG-fuelled vessels has further reduced the carbon footprint of these vessels, while UECC is on track to increase the use of biofuels to 50% of its fleet this year.

© Shippax 2024-10-31



Wallenius Lines buys Thuleland and Tundraland

Wallenius Lines has acquired the sister ships Thuleland and Tundraland from Baltic Container Shipping Ltd. The acquisitions are a continued part of the company's strategy to grow through new construction of vessels and acquisition of existing vessels.

The vessels are already operated today in Wallenius SOL, which is owned by Wallenius Lines and Svenska Orient Linjen, with the aim of strengthening a sustainable infrastructure in the Gulf of Bothnia and the Baltic Sea. The vessels currently fly the Swedish flag and are under the management of Wallenius Marine, which they will continue to be. The vessels will be long-term chartered to Wallenius SOL.

The vessels were built at Aker Yards in Rauma, Finland, in 2006 and 2007, respectively.

© Shippax 2024-09-24

Next issue of
FlaskPosten/PulloPosti
in May 2025.

Please send in articles,
pictures etc!

Launch of CLdN roro Chaumine at Hyundai

Chaumine was floated in dry-dock and moved to a berth where the final stages of her construction will be completed in the coming weeks. Chaumine is the first of two G9 roro vessels currently on order for CLdN at Hyundai Mipo.

The 234-metre Chaumine is the first of two vessels currently on order and will be equipped with two conventional main engines as well as two large shaft generators of 6 MW each, which can be used for generating power or for electric propulsion.

The vessels have a high degree of flexibility, allowing for a seamless integration of new fuels, fuel cells and battery technology in the future.

Compared with CLdN's largest vessels currently in operation, the new ships will further reduce CO2 emissions by 40% while having the same cargo capacity.

The delivery of the two vessels is scheduled for the first half of 2025.

© Shippax 2024-09-24

Wallenius Way Forward ready for her first mission

Wallenius Marine's new vessel, Way Forward, has begun her long-term charter with Volkswagen.

She recently arrived Emden and is now ready for her first mission: transporting cars between Europe and the United States.

Way Forward is the second vessel designed and operated by Wallenius for Volkswagen. Like her sister ship Future Way, the design is optimized for low energy consumption and reduced emissions, with features including

- Aerodynamic shape to minimize wind drag
- Optimized cargo decks and ramp system
- Active front-end shaft generator, reducing emissions by up to 10%
- Elimination of ballast water under full load conditions
- Adaptable multi-fuel engines
- Shore power connection for zero emissions in port

© Shippax 2024-11-27

Eco Salerno delivered to Grimaldi

Grimaldi announced the delivery of the Eco Salerno, the 13th vessel in the Grimaldi Green 5th Generation series. The GG5G vessels can carry 7,800 lanemetre of freight, equivalent of 500 trailers and 180 cars – double the capacity of the vessels that they replace.

The GG5G class ships can effectively halve CO2 emissions per unit of transported cargo compared to the previous generation of roro ships. In addition, emissions are cut to zero during port operations when they are at berth by using the electricity stored in mega lithium batteries, which are recharged during navigation thanks to shaft generators and 350 m2 of solar panels installed on board, thus reaching the zero emission in port target.

© Shippax 2024-12-04

New website coming soon

We are currently working on updating our website. The new site will be live shortly. Stay tuned – we look forward to sharing it with you once it's ready.

✉ Albin

Höegh takes delivery of Aurora Class newbuilding

Höegh Autoliners' fourth 9,100 CEU capacity Aurora Class vessel, the Höegh Sunlight, saw the light of day at a grand naming ceremony at the Taicang auto terminal in China. Höegh Sunlight will be cutting carbon emissions per car transported by up to 58 percent from the current industry average.

From 2027, the first Aurora class vessel will be powered by green ammonia, eliminating nearly all carbon emissions.

The Aurora Class is a big leap towards Höegh 2040 net-zero emissions goal.

The Aurora Class has a capacity of up to 9,100 cars – and with strengthened decks and enhanced internal ramp systems, the vessels can carry electric vehicles on all 14 decks.

All Auroras will have DNV's "ammonia ready" and "methanol ready" notations.

Höegh Autoliners expects the delivery of two Aurora Class vessels every six months until H1 2027, taking the total number of Aurora Class vessels to 12.

All are being built by China Merchants Heavy Industry, classed by DNV and registered under Norwegian flag.

Höegh Sunlight

DWT: 25,200

GT: 83,687

Cargo capacity: 9,100 CEU

Max deck height: 6.5 m

Max door width: 19 m

Max ramp: 375 MT

Length o.a: 199.90 m

Breadth (MLD): 37.8 m

© Shippax 2025-01-15

DFDS selected for Jersey ferry services

3rd December 2024 it was announced that DFDS is the preferred bidder to take on the 15-year contract to provide freight and passenger services to Jersey of the Channel Islands from 28th March 2025.

Thereby, DFDS reinforces its position as a ferry operator in and around Europe expanding the company's presence in the English Channel, where DFDS already operates two routes between Dover, Calais and Dunkirk and a route between Newhaven and Dieppe.

© Shippax 2024-12-04

Launch of CLdN roro Leonine at Hyundai Mipo

Leonine was launched at Hyundai Mipo Dockyard, the second of two G9 roro vessels currently on order for CLdN at Hyundai Mipo Dockyard.

The 234-metre Leonine will be equipped with two conventional engines as well as two large shaft generators of 6 MW each, which can be used for generating power or for electric propulsion.

The vessels have a high degree of flexibility, allowing for a seamless integration of new fuels, fuel cells and/or battery technology in the future.

Compared with CLdN's largest vessels currently in operation, the new ships will reduce CO2 emissions by 40% while having the same cargo capacity.

The delivery of Leonine and sister Chaumine is scheduled for the first half of 2025.

© Shippax 2025-01-03

Stena welcomes Stena Shipper

Stena RoRo is expanding its fleet with the purchase of the roro vessel Giuseppe Lucchesi. The vessel will be renamed Stena Shipper and will fly the Danish flag. In connection with the deal, Stena takes over a contract with the Tunisian shipping company Cotunav for traffic on the Rades – Marseille route.

© Shippax 2025-01-21

Top 20 ferry operator 2024 by Im capacity



© Shippax 2024-12-04

Wallenius Wilhelmsen take additional Shaper vessels

Wallenius Wilhelmsen has declared an option for two additional 11,700 CEU Shaper class vessels at China Merchants Jingling shipyard. Delivery is expected in 2028.

Wallenius Wilhelmsen also intends to upsize two additional vessels from 9,300 CEU to 11,700 CEU, bringing the total of upsized Shaper vessels to eight.

Following the announcement, WWL will have a total of 14 Shaper class vessels on order.

© Shippax 2024-11-08

Godby Shipping
after office phone
+358-400-529999

DFDS launches freight route Spain - Netherlands

DFDS is launching a weekly freight service connecting Spain and the Netherlands, aimed at serving the needs of industrial customers, freight forwarders and project cargo owners. In connection with the new route, DFDS and Hydro, a global aluminium and energy company, have signed an agreement for weekly shipment of aluminium.

Starting from end May, the new route will connect the ports of Vilagarcía and Rotterdam, offering a seamless and direct ferry link from southern to central Europe. With the new service, DFDS offers a competitive alternative to road transport to meet demand for freight transportation within Europe.

© Shippax 2025-01-14

Christmas greetings from the office

We at the office would like to take this opportunity to wish you a Merry Christmas and a Happy New Year! As a small holiday greeting from us, your Christmas gifts have been sent out to all the ships. We hope they will be put to good use.

☒ Albin

Meyer receives EUR 400 million lifeline from German government

Meyer Werft in Papenburg is receiving extensive support to secure its economic future. The federal government and the state of Lower Saxony are acquiring abt 80 per cent of the shares in Meyer Werft and investing EUR 400 million. They are also planning to provide guarantees of around EUR 1 billion to finance existing firm orders in order to stabilise the company.

Meyer Werft has been an integral part of the German shipbuilding industry for more than 225 years and is known worldwide for its high-quality cruise ships. It has found itself in this financial emergency due to the consequences of the coronavirus pandemic, the Russian war of aggression against Ukraine, and soaring commodity prices.

Despite the challenges, the company has orders worth EUR 11 billion until 2031 and remains in demand internationally.

The successful refinancing will make it possible to secure jobs at Meyer Werft and in its extensive supplier network.

© Shippax 2024-09-27



Visentini new methanol-ready roro for Mann Lines

Mann Lines new long-term chartered roro ship was recently launched at Cantiere Navale Visentini in Porto Viro, with delivery scheduled for the first half of 2025. The new vessel is a 10 metre longer sister ship to the ML Freyja, built by the same shipyard and delivered in 2017.

The new ship has a loading capacity of 3,004 lane metres plus 196 cars on two car decks. It has an overall length of 203.4 metres and is powered by two methanol-ready Wärtsilä engines of 7,200 kW each, making it capable of a speed of 22 knots. It is RINA classed and built to Ice Class 1A.

© Shippax 2024-09-24

UECC and Titan signed new biomethane deal

United European Car Carriers and Titan Clean Fuels have signed an agreement that will see most of the fuel supplied by Titan to be biomethane.

Since the 1st of July 2024, over 95% of the fuel delivered to UECC PCTCs by Titan has been LBM; resulting in avoiding more than 30,000 tonnes of green houses gasses emitted.

Using LBM over oil-based fuels also virtually eliminates local emissions of black soot, PM, NOx and SOx.

This announcement follows news that UECC has invested in two new multi-fuel car carriers to be delivered in 2028, with the option to add two more.

© Shippax 2024-12-05

Royal Caribbean orders a fourth Icon Class ship

Royal Caribbean Group announced that it has signed an agreement with Meyer Turku to order a fourth Icon Class ship for delivery to Royal Caribbean in 2027. The agreement also includes options to build a fifth and sixth Icon Class ship.

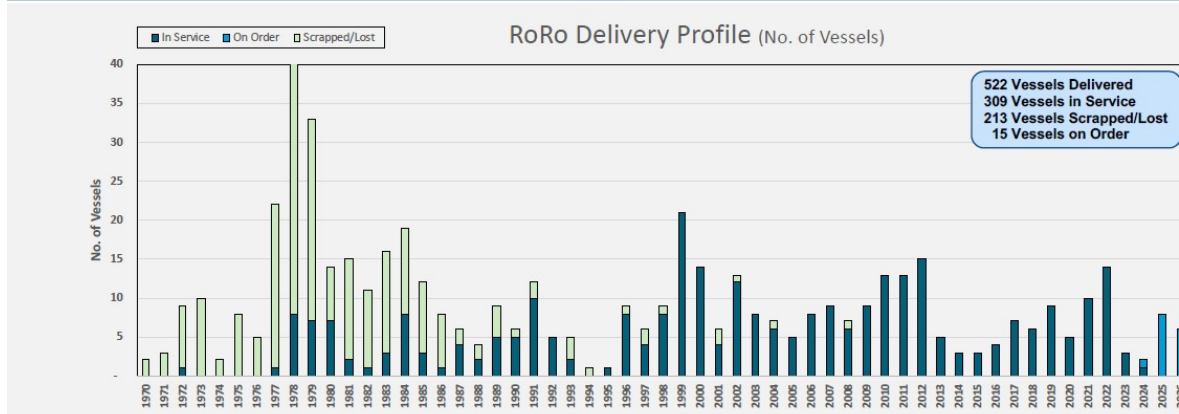
The first ship in the Icon Class, Icon Of The Seas was launched in January 2024. This will be followed by Star Of The Seas in 2025 and then Legend Of The Seas in 2026.

With this order, Meyer Turku will have built 21 ships for Royal Caribbean Group over 28 years.

© Shippax 2024-08-27



NAVITASHIP





Pagbili ng Aurora at time-charter ng Peregar

Napagkasunduan namin ng Navimag, Chile na bilhin ang roro vessel na Aurora. Ang Aurora ay ginawa noong 1991 para sa Finnish na Shipowner sa ilalim ng pangalang Ahtela.

Ang pabili namin sa Aurora 24 Enero 2025 sa Algeciras, Spain at ilalagay namin siya sa serbisyo sa sandaling matapos ang crew familiarization at mga pormalidad na nauugnay sa pagbabago ng pagmamay-ari at bandila.

Pananatilihin namin ang pangalang Aurora at pagkatapos maihatid ang barko ay i-time-chartered ng Peregar, Spain para sa kanilang kalakalang Algeciras-Ceuta. Itong kalakalan ay kaparehong charterer at kalakalan tulad ng ginawa ng Mistral noong tagsibol at tag-init 2024.

Ang isang kaugnay na tanong ay siyempre kung bakit tayo bumili ng isang 35-taong-gulang na barko (roro) na malaki ang hamon na nauugnay sa kanyang edad. Malinaw na mas maganda kung mas bago ang Aurora ngunit kakaunti lamang ang mga roro na magagamit sa mas maliit na segment ng merkado. Malakas ang merkado ng roro, at lubos kaming naniniwala na magkakaroon ng demand para sa mga maliit na sukat ngroro (tingnan ang hiwalay na artikulo para sa higit pang mga detalye).

Ang pagbili ay lilikha ng trabaho para sa humigit-kumulang 25 tripolante na maliwanag na isang kadahilanan sa likod ng deal.

Ang Aurora ay isang 3-deck na roro vessel na may sideport na idinisenyo para sa transportasyon ng mga trailer, mafis, cassette, mga produktong kagubatan at mga containers.

Pangunahing datos

Itinayo noong 1991 ng Fosen, Norway
Klase DNV

Finnish ice class 1A Super

Haba 140 m

Lapad 19 m

DWT 6.600 tonelada

Lane Metres 1.425 m

Stern ramp, max load na 70 mt

Fixed ramp main deck - tank top

Fixed ramp main deck - weather deck

Sideport para sa papel at Palleta

Wärtsilä Vasa 16V32D ng 5.920 kW

2 x bow thruster

Service Speed abt 15 knots

Cabin para sa 13 crew + 12 driver

☒ Dan

Sitwasyon sa Charter

Mistral

- Ang Mistral ay muling inihatid mula sa DFDS sa Dunkirk noong ika-31 ng Disyembre
- Magpapatuloy ang serbisyo sa Pregar sa pagitan ng Algeciras at Ceuta sa ika-4-15 ng Enero
- Ang susunod na trabaho ay isang time-charter para sa Transprocon noong ika-16 ng Enero – ika-23 ng Marso sa Dagat Mediteraneo
- Pagkatapos noon ay time-chartered ang Mistral sa Sea-Cargo hanggang ika-30 ng Agosto na may opsyon hanggang ika-31 ng Disyembre 2025
- Gagamitin ng Sea-Cargo ang Mistral sa kanilang European short sea network sa Baltic Sea at North Sea

Midas/Mimer docking at pagbabago ng sasakyang-dagat sa trapiko ng CMA CGM

- Midas ay sumailalim sa kanyang 5-taong pag-renew ng Class sa Desan shipyard sa Turkey. Sya ang pumalit sa Mimer sa CMA CGM Leeward Line sa Caribbean
- May kontrata si Midas hanggang Disyembre 2026 na may opsyong CMA CGM hanggang Hunyo 2027
- Mimer ay sasailalim sa kanyang 5-taon pag-renew ng class sa Desan Shipyard
- Ang mga docking at pag-renew ng klase ay kumakatawan sa isang malaking pamumuhunan at ang ideya ay i-trade ang parehong Midas at Mimer para sa isa pang 10 taon

Buod ng Sitwasyon (Chartering)

- Mimer ay bukas pagkatapos ng Class Renewal docking sa pagdock sa Turkey Marso 2025

- Misana/Misida Sea-Cargo + mga opsyon sa pagbili na idineklara para sa paghahatid sa unang bahagi ng Abril + Hunyo 2025

Mistral TransProCon Marso 2025 + Sea-Cargo Agosto 2025 + opsyon sa Sea-Cargo Disyembre 2025

- Baltic Bright Holmen Disyembre 2025
- Aurora Peregar Disyembre 2025
- Midas CMA CGM Disyembre 2026 + opsyon Hunyo 2027
- Lysvik/Lysbris DFDS Disyembre 2026 + mga opsyon 2030

☒ Dan

Pagbenta ng Misana at Misida sa Sea-Cargo

Kinompirma ng Sea-Cargo ang opsyon na bilhin ang Misana at Misida noong Abril 2024.

Ang mga susunod na datos ay ang paghahatid sa dalawang barko sa Western Shipyard, Klaipeda

- Misida ika-3 ng Abril 2025
- Misana noong Hunyo 5, 2025

Ang pagbili ng Aurora ay lumilikha ng humigit-kumulang sa 25 na trabaho. Ito at ang normal na turn-over ng mga tripulante sa panahon ng Abril 2024 – Hunyo 2025 ay naging posible para mapangasiwaan namin ang pagbebenta ng Misana at Misida nang walang tripolante na mawawalan ng trabaho. Ito ang pinakamahalaga para sa amin dahil ang pag-access sa mga mahusay, edukado, dalubhasa at may karanasan na tripolante ay isang kritikal na isyu para sa amin sa mataas na mapagkumpitensyang merkado.

Layunin naming maging maasaan at pangmatagalang companya (employer) sa aming mga bihasang marino.

☒ Dan

