



# FlaskPosten-PulloPosti



2023-01-25 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • crew magazine • 2023-1

## Befraktningssläget

Midas trafik för Scandic Line på linjen Riga – Södertälje upphörde i oktober på grund av svaga lastvolymerna och Midas gjorde därefter två korta befraktningar för Condor Ferries på Portsmouth – Guernsey och för Stena på Travemünde – Liepāja.

Efter detta befraktades Midas till TransProCon och kommer att användas för en kombination av linjetrafik, projektlaster och militära uppdrag på Östersjön, Nordsjön och Medelhavet. Vi är nöjda med avtalet som säkrar sysselsättningen för fartyg och besättning för hela 2023.

Befraktningssläget är följande

- Mistral Smyril juni 2023 + option december 2023
- Midas TransProCon december 2023
- Baltic Bright Holmen december 2023
- Mimer CMA CGM december 2023 + option december 2024
- Lysvik och Lysbris DFDS december 2024 + optioner 2030
- Misana och Misida Sea-Cargo december 2026 + option 2031

☒ Dan

## Befälsmöten

Vi ordnar befälsmöten i Mariehamn för befälhavare, överstyrmän, maskinchefer och I-maskinister. Notera datumen och anmäl dig till ett av tillfällena

- Onsdag 1 februari
- Onsdag 15 mars
- Onsdag 29 mars

☒ Eva



## Roro-marknaden 2023

Roro-marknaden är cyklisk med tydliga toppar och botten. Ser vi på de senaste 20 åren kan vi konstatera att marknaden toppade år 2008 före finanskrisen och var som sämst 2012. Nästa topp kom 2017-2018 varefter det på nytt bar neråt och botten nåddes corona-sommaren 2020. Sedan dess har marknaden tydligt förbättrats och vi ser nu i de flesta storlekar rater motsvarande topparna 2008 och 2017-2018.

Dock är marknadsvängningarna i roro-segmentet betydligt mindre än i många andra segment. Typiska rater för ett litet roro-fartyg om 1.000 filmeter varierar mellan 5.000 euro som lägst och 10.000 euro per dag som högst medan en stor roro-båt på 4.000 filmeter kan variera mellan 10.000 och 20.000 euro. Detta ska jämföras med tankrater som lätt kan variera mellan 0 och 100.000 usd per dag.

Det är alltid svårt att förutspå marknaden framåt men läget i roro-sektorn känns stabilt. Medelåldern på alla utom de allra största roro-fartygen på över 6.000 filmeter är hög och i stort sett inga mindre roro-fartyg är beställda på varven. Varven globalt är dessutom rätt långt fullbokade fram till 2024/2025 vilket betyder att eventuella beställningar som nu görs kan vara klara för leverans 2026 och framåt.

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

## Godby Shipping 50 år

Godby Shipping registrerades i handelsregistret i Finland den 30 december 1972 och fyllde därmed 50 år.

Något desto större firande blev det inte men vi ser med spänning fram emot de kommande 50 åren!

☒ Dan

## Nybyggnadsprojekt Next Gen Roro och Stream Roro

Våra nyaste fartyg Misana och Misida är byggda 2007 och därmed över 15 år gamla.

Vår största utmaning som rederi är därför att komma i mål med nästa nybyggnadsprojekt. Frånvaron av nybyggen sedan 2007 beror definitivt inte på att vi inte försökt.

2016-2017 satte vi rätt mycket tid och resurser på en stor roro i två olika versioner om 3500 och 5000 filmeter. Vi hade en bra design och konkurrenskraftiga priser från seriösa varv men tyvärr lyckades vi inte få någon kund att ingå ett långt befraktningsavtal. Med facit på hand och med beaktande av de priser vi då hade från varv är det mycket synd att projektet inte blev.

2018 började vi i stället jobba på en liten roro som konceptmässigt kan kallas Mimer 2. Coronakrisen 2020 kom dock emellan och projektet hamnade i skrivbordslådan. 2021 tog vi en nystart och började jobba på en fullständig 500+ sidors tenderspecifikation.

Tenderspecifikation var klar i maj 2022 och skickades ut till varv över hela världen. Den här gången var det Rysslands invasion av Ukraina och de kraftiga prisökningarna som följde som satt käppar i hjulen. De priser vi fick in från varven var mycket höga och omöjliga att få till befraktningsavtal med. Projektet är därmed på nytt satt på paus i väntan på rimligare varvspriser.

Sammanfattningsvis: åldersstrukturen på vår flotta och alla nya miljöregler gör att vår högsta prioritet är att bygga nästa generations roro-fartyg.

☒ Dan

## In English - suomeksi

Suomeksi katso sivu 6-8, in English see page 9-13.

☒ Dan



## Nytt från marine management

### Budget 01.04.2023 – 31.03.2024

- Kommande budgetperiod är nu öppnad i TM Master. Förberedelser ombord och koordinering med kontoret pågår och ska vara slutförda i slutet av januari.
- Förslag på planerade jobb och inköp ska göras i TM Master.
- Servicejobb och inköp för kommande dockning ska alltid göras i TM Master

### Planerade dockningar 2023

- Baltic Bright dockning Landskrona från 25 august
- Mistral dockning Landskrona från 25 august
- Lysvik Seaways mellandockning Landskrona från 3 november

## Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/

Käännöstyö

Olof Widén

Upplaga/lukumäärä  
450



Godby Shipping Ab

[www.godbyshipping.fi](http://www.godbyshipping.fi)

[dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:dan.mikkola@godbyshipping.fi)

### Interna auditeringar

Alla våra fartyg har internauderats under 2022.

Kommande auditeringar under 2023

- Lysbris Seaways april
- Lysvik Seaways juni
- Baltic Bright september
- Mistral september
- Midas oktober
- Misana oktober
- Misida oktober
- Mimer november

### Klasstatus

- Mimer genomgick årlig klassning 28.04.2022 och gör nästa klassning i slutet av februari 2023
- Midas årlig klassning 25.05.2022 och nästa i slutet av mars 2023
- Misida årlig klassning 31.05.2022 och nästa augusti 2023
- Misana årlig klassning 03.07.2022 och nästa augusti 2023
- Lysbris Seaways årlig klassning 22.08.2022 och nästa slutet september 2023
- Baltic Bright årlig klassning 24.10.2022 och nästa under dockningen augusti/september 2023
- Lysvik Seaways årlig klassning 25.11.2022 och nästa under dockningen november 2023
- Mistral årlig klassning 20.01.2023 och nästa påbörjas under dockningen augusti/september 2023

### Förberedelser för dockning och servicestopp

- Mimer kommande servicestopp Guadeloupe 25-27 maj 2023
- Baltic Bright mellandockning i slutet av augusti i Landskrona
- Mistral klassförnyelsedockning med installation av ballast water treatment system i slutet av augusti i Landskrona
- Lysvik Seaways klassförnyelsedockning med installation av ballast water treatment system och huvudmaskin effektbegränsning pga EEXI i augusti i Landskrona
- Lysbris Seaways huvudmaskin effektbegränsning pga EEXI måste vara installerad och godkänd av DNV senast 31.12.2023
- Planen är också att ha servicestopp för Misana och Misida under 2023

### Ballast water treatment plants

Alla våra fartyg ska ha system installerat enligt följande

- Mimer och Midas har redan installerat 170 m3 Alfa Laval ballast water treatment system
- Baltic Bright har installerat DESMI Compact Clean 750 m3 ballast water treatment system
- Misana och Misida har installerat DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system
- Lysvik Seaways får installerat DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system i november 2023 på Oresund Drydocks
- Mistral får installerat Langh Tech BW600 500 m3 ballast water treatment system i august 2023 på Oresund Drydocks
- Lysbris Seaways får installerat DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system senast i september 2024

För de kommande installationerna ska Oresund Drydocks göra 3D skanning, ritningsunderlag och installation för både den mekaniska och den elektriska del.

Christer



### Fartygsförsäkringar 2023

Vi har förnyat kasko och hyresförlust med Alandia samt P&I (Protection and Indemnity) med Gard.

Självriskerna är 170.000 euro per skadefall för kasko, 14 dagar för hyresförlust och 50.000 USD för P&I. Det är höga självrisker. Tanken är att våra fartyg är väl underhållna och vi inte ska ha någon oplanerad off-hire samt att vi själva kan ta en större risk utan att behöva blanda in försäkringsbolagen.

Även om vi har en skada som vi tror att inte går över självrisken, så kan vi ändå alltid vid behov använda försäkringsbolagens nätverk av inspektörer för att skydda våra intressen om det hänt något.

Vi tackar er alla ombord för ert arbete med att undvika skador.

Eva

## Energipriser 2016-2023

Stängare miljöregler och störningar orsakade av kriget mellan Ryssland och Ukraina har gjort att energipriserna skjutit i höjden och varierat kraftigt.

Grafiken nedan är framtagen av Stena Oil och visar priserna för högsvavlig olja, lågsvavlig olja, LNG och metanol. De två sistnämnda är korrigerade så att de energimässigt motsvarar 1 ton olja. Priserna gäller för leverans i Rotterdam under perioden 2016-2023.

Av grafen kan man se att

- Lågsvavlig olja är 500-600 dollar dyrare än högsvavlig olja, skrubber är för tillfället mycket lönsamt
- LNG-priserna varierar kraftigt och var under första halvåret 2022 extremt höga, de som har rena gasbåtar hade en verkligt tuff sits
- Metanol är sedan början av 2022 billigare än lågsvavlig olja MDO

Det är nog rimligt att anta att energipriserna även i framtiden kommer att vara höga och kraftigt varierande beroende på nya regelkrav, marknadsstörningar och variationer i efterfrågan.

Flexibilitet med beredskap att köra på eller åtminstone rimligt enkelt kunna konvertera för olika bränslen tänker jag att är vägen framåt tills vi någon gång i en avlägsen framtid kommit fram till den slutliga lösningen i form av rent, förnybart och fosilfritt bränsle.

✉ Dan

## Sjöfartens Dag och Mercy Ships Race 2023

Sjöfartens Dag ordnas igen torsdagen den 1 juni 2023 i Mariehamn. Förbundet Ålands Sjöfart rf arrangerar Sjöfartens Dag tillsammans med Alandia, DNV, 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. Cirka 100 företag deltar som utställare och totalt är över 1000 personer på plats. Det är många högkvalitativa och aktuella seminarier under dagen. Bland talarna finns bland andra Tom Pipping-skiöld, Finnlines, Matti-Mikael Koskinen, ESL Shipping, Lotta Åkre, SCA, Ragnar Johansson, Wallenius SOL, Beatrice Erikson, Walenius Wilhemsens och Christopher Rasmussen, BRS. Dagen är framför allt en viktig mötesplats för att träffa kollegor, konkurrenter och nya 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 31 maj 2023 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.

Ålands Dag Sjöfartens  
MARITIME DAY MARI

Sjöfartens Dag  
MARITIME DAY

Ålands Dag Sjöfartens  
MARITIME DAY MARI

Maritime Day  
Thursday 1 June 2023

MEETINGPOINT MARIEHAMN  
[www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)



Organizer  
**Ålands sjöfart**

In co-operation with



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 att delta på annan plats än i Mariehamn finns ombord. Vilket av våra fartyg får flest deltagare?! Kanske ni kan göra någon tema aktivitet kring detta ombord?! Och skicka gärna bilder från ert Mercy Ships Race ombord till mig (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](http://www.sjofart.ax)

✉ Eva

Bunker Prices Rotterdam 2016-





## Nionde E-Flexern levererad

Precis före jul tog Stena leverans av Santoña, det nionde i E-Flexer-serien. Det är det tredje fartyget i serien som ska trafikera för franska Brittany Ferries.

Enligt varvet levererades Santoña cirka två månader före beräknad leverans. Hon är precis som Salamanca utrustad för LNG-drift och har två Wärtsilä dual fuel-huvudmaskiner av typ 12V46DF.

Santoña är 214,5 meter lång och har kapacitet för 1.015 passagerare och 2.705 filmeter last. Under våren 2023 kommer fartyget att sättas in i Brittany Ferries trafik Spanien - Portsmouth.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-12-27

## Finnlines andra nybygge sjösatt

Precis före nyår sjösattes Finnlines nya bil- och passagerarfärja Finncanopus på varvet i Kina, det andra av två nybyggen i Superstar-klassen för trafiken mellan Kapellskär och Nådendal.

Det första fartyget, Finnsirius, sjösattes i augusti 2022. De båda fartygen kommer att sättas i trafik Kapellskär-Långnäs-Nådendal i under 2023.

Fartygen kommer att ha kapacitet för 1.100 passagerare, vilket är dubbelt så mycket jämfört med de nuvarande fartygen på ruten. Godskapaciteten ökar från cirka 4.000 lastmeter till 5.200.

De nya fartygen är en del av Finnlines investeringsprogram om totalt 500 miljoner euro.  
© Svensk Sjöfartstidning 2023-01-04



## Color Line säljer fartyg

Norska Color Line har beslutat sälja två av sina fartyg, bland annat Color Viking som trafikerar mellan Strömstad och Sandefjord.

Det är höga energikostnader, makroekonomisk osäkerhet och försvagade ramvillkor som gör att Color Line avslutar driften av Color Viking på Strömstad-Sandefjord. Detsamma gäller för rorofartyget Color Carrier som trafikerar Oslo-Kiel.

Både Color Viking och Color Carrier kommer att läggas ut till försäljning på den globala marknaden. Enligt rederiet förväntas åtgärden förbättra rörelseresultatet med cirka 50 miljoner norska kronor 2023 jämfört med innevarande år.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-11-04

## Viking Line köper Eckerö-aktier

Viking Line förvärvar 17,1 procent av aktierna i Rederiaktiebolaget Eckerö för en total summa om 10,3 miljoner euro.

Enligt ett pressmeddelande från Viking Line fick rederiet fick uppgift om att en större aktiepost i Rederiaktiebolaget var till salu. För att säkerställa att aktieägandet stannar på Åland valde Viking Line att förvärva posten. Köpet finansieras med egna kassamedel.

– Eckerö är ett välskött och folkkärt rederi vars huvudsakliga ägande gärna får kvarstå på Åland, säger Viking Lines vd Jan Hanses i pressmeddelandet.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-11-21

## Viking Line säljer Rosella

Viking Line har avtalat om försäljning av bil- och passagerarfärjan Rosella till det grekiska rederiet Aegean Sealines.

Rederiet meddelar att försäljningen kommer att påverka personalstyrkan inom Viking Line, vilket innebär att omställningsförhandlingar kommer att inledas.

Enligt rederiet är försäljningspriset 11 miljoner euro. Rosella gör sin sista resa Kapellskär - Mariehamn den 8 januari.

Rosella kommer att få grekisk flagg och ska trafikera i Egeiska havet. Leveransen till de nya ägarna sker under senare halvan av januari 2023.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-12-08

## Försvaret upphandlar sjötransporter med Finland

Försvarmakterna i Sverige och Finland samt vissa svenska myndigheter gör en gemensam upphandling av kapacitet för i kust- och närsjöfart.

Försvarmakten uppger att upphandlingen omfattar fartygskapacitet i kust- och närsjöfart genom resebefraktning, tidsbefraktning, bareboatbefraktning samt viss linjetrafik. Upphandlingen avser att säkerställa tillgång till rorofartyg, bil- och passagerarfärjor, torrlastfartyg och tankfartyg. Den nu inledda upphandlingen genomförs enligt lag om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet.

I det första steget bjuds potentiella leverantörer in att ansöka om att delta i upphandlingen. Sista dag att inkomma med ansökan om att delta i upphandlingen är 18 november 2022.

I det andra steget bjuds leverantörer den 23 november in att lämna anbud. Sista dag att inkomma med dessa är 23 december 2022 och enligt tidplanen ska tilldelning av ramavtal ske den 30 december.

För den sammanlagda avtalsperioden inklusive eventuella tidsoptioner på totalt sju år uppskattar Försvarmakten det totala värdet av upphandlingen till 21 miljoner euro och takvolymen till 30 miljoner euro.

Syftet med denna upphandling är, enligt Försvarmakten, att kontraktera kompetenta leverantörer som tillhandahåller efterfrågade tjänster på ett kvalificerat och flexibelt sätt, säkerställa tillgängligheten till fartyg, besättning och rederi-personal i samtliga beredskapsnivåer, skapa förutsättningar för försvarmakterna i Sverige och Finland att tillsammans med civila leverantörer planera och genomföra övningar samt att utnyttja konkurrensen på marknaden för att göra en god affär med fokus på effektivitet, robusthet och redundans.

Sveriges försvarmakt leder arbetet och genomför upphandlingen. De leverantörer som tilldelas ramavtal kommer dock att ingå ramavtal med Sveriges och Finlands försvarmakter.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-10-19

## Carnival Celebration lämnade Meyer Turku

Den 2 november lämnade Carnival Cruise Lines senaste nybygge Carnival Celebration varvet Meyer Turku med destination Southampton.

Carnival Celebration är det andra i serien som byggs. Systerfartyget Mardi Gras överläts i december 2020.

Fartyget är på 182.800 GT, 344 meter långt och 42 meter brett. Ombord finns hyttplats för 5.374 passagerare och besättningen består av 1.735 personer. Fartyget har LNG-drift.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-11-02

## Första fasen i isbrytar-upphandlingen inleds

Sjöfartsverket har inlett förstadiet i upphandlingen av nya isbrytare. En beställning kan vara att vänta hösten 2023.

Därefter väntar Sjöfartsverket på att riksdagens budget kommer under hösten och att där finns anslaget medel för beställningen.

Nya isbrytare skapar långsiktiga förutsättningar för Sjöfartsverket att hålla farlederna öppna och hantera en ökande trafik på hamnarna i norr. Vår förhoppning är dessutom att den nya regeringen bygger vidare på det goda svensk-finska samarbetet och att de båda länderna beställer isbrytare gemensamt på samma sätt som man gjorde när de befintliga isbrytarna byggdes. Ett sådant samarbete har potentialen att både minska kostnaderna för isbrytarna och dessutom samverkan kring drift och underhåll som också minskar kostnaderna för båda staterna, kommenterar Anders Hermanson, vd på Svensk Sjöfart.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-10-28

## Världens största byggs i Åbo

Just nu pågår arbetet med att bygga kryssningsfartyget Icon of the Seas på Meyer i Åbo. Nu har Royal Caribbean presenterat mer om projektet, som kommer att bli världens största kryssningsfartyg.

Icon of the Seas blir 364 meter lång och kommer att ha en maximal passagerarkapacitet för 7.600 personer.

Enligt rederiet markerar Icon of the Seas rederiets nästa steg på resan mot hållbar kryssningsturism. Fartyget utrustas med sex LNG-maskiner som tillsammans har en effekt på 67,500 kW. Fartyget blir dessutom det första i rederiets flotta som utrustas med bränslecellsteknik där ABB tidigare avisat att de kommer att leverera systemet. Fartyget förbereds dessutom för landström, får system som återvinner spillvärme, ett system med luftbubblor som ska minska friktionen under skrovet samt system för att rena avloppsvatten.

Leveransen är beräknad till slutet av oktober eller i början av november 2023 med den första seglingen från Miami till Karibien i början av 2024. Fartyget kommer att kryssa året runt i östra och västra Karibien från Miami.

Totalt är tre fartyg beställda av Royal Caribbean i Icon-klassen, samtliga från Meyer Turku. Systerfartygen har beräknad leverans 2025 och 2026.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-10-21

## Kritik mot EU-förslaget: "minskar inte utsläppen"

Tillsammans med ett flertal sjöfartsorganisationer ryter nu Föreningen Svensk Sjöfart ifrån kring EU:s förslag "Fit for 55" som man menar missar sitt mål eftersom enbart fartyg över 5.000 GT inkluderas.

– I det nuvarande förslaget är det enbart fartyg över 5.000 GT som inkluderas, vilket kommer att innebära en snedviden konkurrens mot de fartyg som är under storleksgränsen. Detta kommer i sin tur leda till att en stor andel fartyg inte kommer att omfattas av krav förbättra sitt klimatavtryck, något som vi anser är helt fel, säger Fredrik Larsson, miljö- och klimatansvarig på Svensk Sjöfart.

Dessutom skulle det skapa en tvådelad marknad och ett incitament att segla med fler mindre fartyg. I stället menar organisationerna att det borde vara fartygens koldioxidutsläpp som avgör om de ska inkluderas eller ej, snarare än dess storlek.

– För att minska klimatutsläppen från sjöfartssektorn krävs betydande mängder hållbara maritima bränslen och teknikutveckling. För att öka dessa bränslen och tekniker tillräckligt snabbt måste efterfrågan drivas. Mindre fartyg är ofta lättare att konvertera för att kunna använda sådana bränslen och tekniker och kan därför spela en viktig roll för att driva efterfrågan på marknaden. Vi anser därför att GT inte är den bästa parametern för att avgöra omfattningen av lagstiftningen och att ett fartygs faktiska koldioxidutsläpp borde vara avgörande för dess inkludering i lagstiftningen för att minska koldioxidutsläppen i sjöfarten, snarare än dess storlek. Vi föreslår att man tar itu med denna olösta fråga och att man skapar tydliga incitament för att minska klimatutsläppen av alla typer av fartyg, skriver organisationerna.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-10-17





## Reviderad EU ETS snart färdig

EU-kommissionen, EU-parlamentet och EU:s medlemsländer har beslutat om att inkludera sjöfarten i EU:s system för utsläppsrättshandel, EU ETS.

Fredrik Larsson, ansvarig för miljö- och klimatfrågor på Svensk Sjöfart, understryker att det handlar om ett principbeslut som gäller sjöfarten.

Intäkterna från 20 miljoner utsläppsrätter sätts i EUs fond för investeringar i förnyelse av fartygsflottan. Med nuvarande pris på utsläppsrätter skulle detta motsvara 15 miljarder svenska kronor.

Från 2024 ska 40 procent av emissionerna inkluderas, från år 2025 gäller 70 procent och från år 2026 ska samtliga emissioner inkluderas. Storleksgränsen för fartygen som inkluderas i systemet är ännu inte helt verifierad

– Vi har vissa uppgifter om att fartyg mellan 400 och 5.000 GT ska inkluderas, medan andra säger motsatsen. Från Svensk Sjöfart anser vi att det enda rimliga är att inkludera fartyg även under 5.000 GT för att säkerställa konkurrensneutraliteten inom sjöfarten och att vi får en omställning på riktigt, säger Fredrik Larsson på Svensk Sjöfart.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-12-02

## Furetank får klimatbidrag för landelanslutning

Furetank får stöd från Klimatklivet för att installera anslutning för landel på ett tankfartyg som just nu byggs.

Fartyget, det nionde i Furetanks Vingaserie, byggs just nu i Kina för leverans i början av 2024. Enligt rederiet har man investerat stort för att fartygen i serien ska bli världens mest klimateffektiva i sin storleksklass. Installation av landelsanslutning blir ytterligare en förbättring.

Utsläpp till kaj kan enligt rederiet uppgå till 20 procent av de totala utsläppen från ett tankfartyg. Om hamnen kan erbjuda tillräcklig mängd el från gröna och rena källor, så har den här klimatinvesteringen potential att reducera koldioxidutsläppen med 600 ton per år.

Andra positiva effekter är att arbetsmiljön ombord blir bättre när ljud och vibrationer minskar.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-11-24

## Forskare varnar för utsläpp av skrubbervatten

En studie från Chalmers visar att det vatten som släpps ut från skrubbar står för upp till nio procent av vissa cancerframkallande polycykliska aromatiska kolväten som släpps ut i Östersjön.  
– Vi har under många år flaggat för att just skrubbar är en teknik som står för oproportionerligt stora utsläpp av farliga och försurande ämnen till havsmiljön. Trots detta har vi sett en markant ökning av antalet skrubberinstallationer och andelen till det är att det för redaren är ekonomiskt fördelaktigt. Därför är det väldigt viktigt att myndigheter och beslutsfattare nu vaknar till liv och påbörjar en reglering för att minska sjöfartens utsläpp och påverkan på havsmiljön, säger Ida-Maja Hassellöv på Chalmers.

I sin redovisning uppger Transportstyrelsen att det trafikerade drygt 450 fartyg med skrubber i Östersjön 2020. Av dessa hade 79 procent hybridskrubber som kan köras både i läget öppet kretslopp och stäng kretslopp, 19 procent öppna skrubbar och 2 procent stängda skrubbar. Vidare uppges att öppna skrubbar och hybridskrubber i öppet läge stod för 99,9 procent av utsläppen.  
© Svensk Sjöfartstidning 2022-10-17

## Terntanks nya förbereds för segel och metanoldrift

Terntank beställer två plus två 15.000 dwt kemikalie-, produkt- och biobränsletankfartyg med möjlighet till framtida drift med metanol och vindassistans.

De två nybyggena har beställts från det kinesiska Jinling Shipyard, Yangzhou, med option på ytterligare två fartyg. Nybyggena ska levereras under våren 2025.

Fartygens huvudmaskin kan opereras på MGO eller biobränsle och är förberedd för metanoldrift och vindassistans. Vidare utrustas fartygen med systemet Hybrid Solution som introducerades på de två föregående nybyggena Tern Island och Tern Fors samt möjlighet att ansluta till landström.

– Nybyggena kan använda nya avancerade bränslen som grön metanol och e-metanol. Dessa bränslen har en låg global uppvärmningspotential ur ett well-to-wake-perspektiv, upp till 98 procent lägre än för konventionella bränslen, och spelar en viktig roll för att nå vårt nollutsläppsmål 2040, förklarar Marcus Jakobsson.

© Svensk Sjöfartstidning 2022-11-30

Midaksen Scandic Line liikenne, linjalla Riga – Södertälje, päättyi lokakuussa johtuen heikoista lastivolyymeistä. Täten Midakselle solmittiittiin loppuvuodeksi kaksi lyhyempää rahtaussopimusta ensin Condor Ferriesin kanssa Portsmouth – Guernsey linjalla ja hetien jälkeen Stenan kanssa Travemünde – Liepaja linjalla.

Vuodenvaihteesta alkaen Midas on rahdattu TransProConin yhdistelmäliikenteeseen, johon kuuluu linjaliikennettä, projektilasteja ja armeijakuljetuksia Itämerellä, Pohjanmerellä ja Välimerellä. Olemme tyytyväisiä sopimukseen, joka varmistaa työllisyyden alukselle ja sen miehistölle koko vuodeksi 2023.

Rahtaustilanne on seuraava

- Mistral Smyril kesäkuu 2023 + optio joulukuun 2023
- Midas TransProCon joulukuun 2023
- Baltic Bright Holmen joulukuun 2023
- Mimer CMA CGM joulukuun 2023 + optio joulukuun 2024
- Lysvik ja Lysbris DFDS joulukuun 2024 + optioita vuoteen 2030
- Misana ja Misida Sea-Cargo joulukuun 2026 + optioita vuoteen 2031

☒ Dan

## Vakuutukset 2022

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

Omavastuu on 160.000 euroa vahinkoa kohden kaskon osalta, 14 päivää off-hiren osalta ja 50.000 USD P&I vakuutuksen kohdalta. 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 pyrkimyksistänne välttää loukkaantumiset.

☒ Eva



## Roro-markkinat 2023

Roro-markkinat ovat sykliset selkeine huippuineen ja pohjineen. Mikäli tarkastelemme edelliset 20 vuotta voimme todeta, että markkinat saavuttivat huippunsa vuonna 2008 ennen finanssi-kriisiä ja olivat heikoimmillaan 2012.

Seuraava huippu osui vuosille 2017–2018 minkä jälkeen taas mentiin alas-päin ja pohja saavutettiin koronakesänä 2020. Tämän jälkeen markkinat ovat selvästi parantuneet ja näemme nyt useimmissa kokoluokissa rahtitasoja, jotka lähentelevät vuosien 2008 ja 2017–2018 huippulukemia.

Täytyy kuitenkin todeta, että roro-kategoriassa markkinavaihtelut ovat paljon pienemmät kuin muissa aluskategorioiden. Tyypillinen rahtitaso pienellä 1.000 kaistametrin roro-aluksella liikkuu haarakassa 5.000–10.000 euroa vuorokaudessa, kun taas ison yli 4.000 kaistametrin roro-aluksen päivävuokra on haarakassa 10.000 - 20.000 euroa. Tämä pitää verrata tankkialuskategorian rahteihin, jotka kevyesti voivat vaihdella 0 ja 100.000 USD välillä per päivä.

Tulevia markkinaheilahduksia on vaikea ennustaa mutta tämän hetken markkina vaikuttaa vakaalta. Roro-aluskannan keski-ikä globaalisti on korkea, lukuun ottamatta isoimmat yli 6000 kaistametrin alukset. Voimme myös todeta että, uudistilauksia pienemmässä roro-aluskategoriassa ei ole viime vuosina juurikaan tehty. Lisäksi telakoiden tilauskanta on täyteen bukkattu vuosiin 2024/2025 saakka. Mahdollisia uudistilauksisopimuksia, joita nyt tehdään valmistuvat aikaisintaan vuonna 2026 ja siitä eteenpäin.

Korkea keski-ikä, tulevine kalliine luokituskustannuksineen ja tiukkoine ympäristövaatimuksineen tarkoittaen BWT, EEXI, CII, EU ETS, EU Fit-for-55 ym. tulevat johtamaan siihen, että monta vanhempaa roro-alusta joutuvat pakon edestä romutettaviksi. Yhteenvetona voimme siten todeta, että on monta viitettä siitä, että roro-markkinat pysyvät vakaina myös lähivuosien aikana.

Dan

## Uudisrakennusprojektit Next Gen Roro ja Stream Roro

Uusimmat aluksemme Misana ja Misida ovat vuosimallia 2007, siis yli 15 vuotta vanhoja.

Suurin haasteemme varustamana on tällä hetkellä päästä aloittamaan seuraavaa uutta uudisrakennusprojektiä.

Uudisrakennusten puuttuminen vuoden 2007 jälkeen ei johdu siitä, ettemme olisi yrittäneet.

Vuosina 2016–2017 satsasimme paljon aikaa ja resursseja kahteen isoon roro-vaihtoehtoon toinen 3500 kaistametriä ja toinen 5000 kaistametriä. Meillä oli hyvä aluspiirustus ja kilpailukykyiset tarjoukset vakavilta telakoilta mutta valitettavasti emme saaneet yhtään asiakasta solmimaan pitkää rahtaus-sopimusta. Tuloskirja kädessä ja huomioon ottaen telakoiden silloisia tarjoushintoja emme voi muuta kuin todeta että, on erittäin valitettavaa, että silloista projektia ei voitu aloittaa.

Vuonna 2018 ryhdyimme työstämään pienroro-alusprojektiä jota voi kutsua nimikkeellä Mimer 2. Koronakriisi 2020 tuli kuitenkin väliin ja projekti joutui kirjoituspöytälaatikkoon. 2021 tämä projekti sai uuden alun ja ryhdyimme työstämään täydellistä 500+ sivun teknistä tender-tarjouspohjaa.

Tender-erittely valmistui toukokuussa 2022 jonka jälkeen se lähetettiin telakoille ympäri maailmaa. Tällä kertaa taas Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan laittoi keppejä rattaisiin voimakkaine hinnankorotuksineen. Ne tarjoukset, joita nyt saatiin telakoilta, olivat erittäin korkeat ja mahdottomia yhdistää rahtaus-sopimuksiin. Projekti on täten taas kerran joutunut tauolle järkevämpiä telakkahintoja odotellessa.

Yhteenveto: laivastomme ikärakenne ja kaikki uudet ympäristösäännöt tekevät sen, että korkein prioriteettimme tällä hetkellä on päästä aloittamaan seuraavan sukupolven roro-aluksen rakentaminen.

Dan

## Päällystökokouksia

Järjestämme päällystökokouksia Maarianhaminassa päälliköille, yliperämiehille, konepäälliköille ja I-konemestareille. Huomioikaa päivämäärät ja ilmoittautukaa yhteen tilaisuuksista.

- Keskiviikko 1. helmikuuta
- Keskiviikko 15. maaliskuuta
- Keskiviikko 29. maaliskuuta

Eva



## Godby Shipping 50 vuotta

Godby Shipping rekisteröitiin Suomen kaupparekisteriin 30. joulukuuta 1972 ja on näin ollen vastikään täyttänyt 50 vuotta!

Suuria juhlia ei ole järjestetty mutta katsomme luottavaisin mielin kohti seuraavat 50 vuotta!

Dan





## Uutisia marine managementista

### Suunniteltuja telakointeja 2023

- Mistralin uusintatelakointi tullaan tekemään Landskronassa 25. elokuuta alkaen.
- Baltic Brightin uusintatelakointi tullaan tekemään Landskronassa 25. elokuuta alkaen.
- Lysvik Seawaysin välitelakointi tullaan tekemään Landskronassa 3. marraskuuta.

### Luokitustilanne

- Mimerin vuosikatsastus on suoritettu 28.04.2022 ja seuraava tullaan tekemään helmikuun 2023 loppuun mennessä.
- Midaksen vuosikatsastus on suoritettu 25.05.2022 ja seuraava tullaan tekemään maaliskuun 2023 loppuun mennessä.
- Misidan vuosikatsastus on suoritettu 31.05.2022 ja seuraava tullaan tekemään elokuun 2023 loppuun mennessä.
- Misanan vuosikatsastus on suoritettu 03.07.2022 ja seuraava tullaan tekemään elokuun 2023 loppuun mennessä.
- Lysbris Seawaysin vuosikatsastus on suoritettu 22.08.2022 ja seuraava tullaan tekemään syyskuun 2023 loppuun mennessä.
- Baltic Brightin vuosikatsastus on suoritettu 24.10.2022 ja seuraava tehdään välitelakoinnin yhteydessä elo-/syyskuussa 2023.
- Lysvik Seaways vuosikatsastus on suoritettu 25.11.2022 ja seuraava tehdään uusintatelakoinnin yhteydessä marraskuussa 2023.
- Mistral vuosikatsastus on suoritettu 20.01.2023 ja aloittaa uuden katsastuskauden uusintaluokituksen yhteydessä elo-/syyskuussa 2023.

### Telakointivalmisteluja sekä huoltokatkoja

- Mimerin seuraava huoltokatko on suunniteltu tapahtuvan Guadeloupeissa 25–27 toukokuuta 2023.
- Baltic Brightin seuraava välitelakointi on elokuun 2023 lopussa Landskronassa.
- Mistralin seuraava uusintatelakointi, jolloin asennetaan painolastivesien käsittelylaitteisto, on elokuun 2023 lopussa Landskronassa.
- Lysvik Seawaysin seuraava uusintatelakointi, jolloin asennetaan painolastivesien käsittelylaitteisto sekä pääkoneen tehorojoitinta johtuen tulevista ympäristösäännöistä, on elokuun 2023 lopussa Landskronassa.

- Lysbris Seawaysin pääkoneeseen pitää, täyttääkseen tulevia ympäristösääntöjä, asentaa DNV:n hyväksymää tehorojoitinta viimeistään 31 joulukuuta 2023.
- Suunnitelmissa on myös pitää huoltokatkoja Misanalla ja Misidalla vuoden 2023 aikana.

### Budjetti 01.04.2023 – 31.03.2024

- Tuleva budjettijakso on nyt TM Masterissa. Valmistelut aluksilla sekä yhdessä tarkastajien kanssa ovat käynnissä ja ne pitää saada valmiiksi tammikuun loppuun mennessä.
- Esityksiä töistä ja varaosista ensi vuoden budjettiin pitää laittaa TM Masteriin.
- Työ- ja huoltoesityksiä tuleviin telakointeihin voi aina laittaa TM Masteriin.

### Painolastivesien käsittelylaitteet

Kaikkiin aluksiimme pitää asentaa käsittelylaitteita seuraavasti.

- Mimeriin on asennettu 170 m3 Alfa Laval painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla.
- Midakseen on asennettu 170 m3 Alfa Laval painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla.
- Baltic Brightiin on asennettu DESMI Compact Clean 750 m3 painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla.
- Misanaan on asennettu DESMI Compact Clean 500 m3 painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla.
- Misidaan on asennettu DESMI Compact Clean 500 m3 painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla.
- Lysvik Seawaysiin tullaan asentamaan DESMI Compact Clean 500 m3 painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla marraskuussa 2023.
- Mistraliin tullaan asentamaan Langh Tech's BW600 500 m3 painolastivesien käsittelylaite Oresund Drydocks telakalla elokuussa 2023
- Lysbris Seawaysiin tullaan asentamaan DESMI Compact Clean 500 m3 painolastivesien käsittelylaite viimeistään syyskuussa 2024.
- Kahden vuonna 2023 tehtävän asennuksen osalta, Oresund Drydocks telakka tekee sekä 3D skannauksen että tuottaa piirustukset teknisiä yksityiskohtia myöten ja suorittaa myös asennustyöt (mekaaniset ja sähkökomponentit).

### Sisäiset auditoinnit

Kaikki aluksemme ovat auditoituja vuoden 2022 aikana. Tulevia sisäisiä auditointeja vuoden 2023 aikana

- Lysbris Seaways huhtiku.
- Lysvik Seaways kesäkuu.
- Baltic Bright syyskuu.
- Mistral syyskuu.
- Midas lokakuu.
- Misana lokakuu.
- Misida lokakuu.
- Mimer marraskuu.

☒ **Christer**

## Energiahinnat 2016–2023

Tiukemmat ympäristösäännöt ja häiriöitä johtuen Venäjän ja Ukrainan välisestä sodasta ovat tehneet sen että energiahinnat ovat nousseet korkeuksiin ja myös heilahdelleet voimakkaasti.

Stena Oilin sivulla 3 tekemä grafiikka kuvaa korkearikkisen öljyn, matalarikkinen öljyn, LNG:n ja metanolin hintakehitystä. Kaksi viimeistä mainittua on korjattu siten että ne energian suhteen vastaa 1 tonni öljyä. Hinnat perustuvat Rotterdamin toimituspisteisiin aikajaksoilla 2016–2023.

Kaaviosta voi lukea että

- Matalarikkinen öljy on 500–600 dollaria kalliimpi kuin korkearikkinen öljy, tällä hetkellä skrubberi on erittäin kanattava.
- LNG-hinnat vaihtelevat voimakkaasti ja olivat vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon aikana äärimmäisen korkeat, ne alukset joilla oli kaasua ainoana propulsio- lähteenä kokivat kovia.
- Metanoli on vuodesta 2022 alkaen halvempi kuin matalarikkinen öljy (MDO).

On kohtuullista olettaa että energiahinnat myös tulevaisuudessa tulevat olemaan korkealla tasolla voimakkaaine heilahduksineen, johtuen uusista säännöistä, markkinahäiriöistä sekä vahteluista kysynnässä.

Joustavuus, tarkoittaen valmiuksia ajaa, tai ainakin kohtuullisen helposti pystyä konvertoimaan käyttämään erilaisia polttoaineita on näkemysni mukaan tällä hetkellä tie eteenpäin kunnes, joskus hamassa tulevaisuudessa olemme keksineet lopullisen ratkaisun uusiutuvan fossiilivapaan polttoaineen muodossa.

☒ **Dan**







## The roro market 2023

The roro market is cyclical with clear peaks and bottoms. If we look at the market during the last 20 years we see that the market peaked 2008 before the financial crisis and then hit the bottom 2012. The next peak was in 2017-2018 and thereafter it went downwards to the bottom during the corona summer of 2020. After that the market has improved steadily in most size segments and is now at the same levels as during the peaks 2008 and 2017-2018.

However you should note that the roro market swings much less than many other shipping segments. Typical rates for a small roro vessel of 1.000 lane-metres are 5.000-10.000 euro while a big roro of 4.000 lanemetres can vary in the range 10.000-20.000 euro. This can be compared with tanker rates that can easily swing from 0 to 100.000 dollars per day.

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 of over 6.000 lanemetres is high and there are very few smaller roro ships on order at the yards. The shipyards globally have good orderbooks and any new orders will be delivered 2026 or later.

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 of the roro market remaining stable for the next few years.

☒ Dan

## Officers' meetings 2023

Officers' meetings in Mariehamn for masters, chief officers, chief engineers and second engineers. Note the dates and sign up for one of them

- Wednesday 1st February
- Wednesday 15th March and
- Wednesday 29th March

Welcome to meet your colleagues and us!

☒ Eva



## Chartering situation

Midas traffic for Scandic Line on Riga – Södertälje stopped as from October due to weak cargo volumes. Midas thereafter did two short charters for Condor Ferries on line Portsmouth – Guernsey and then for Stena on their Travemünde – Liepaja service.

Midas was then chartered to Swedish TransProCon and will be employed with a combination of liner, project and military traffic on the Baltic Sea, North Sea and Mediterranean Sea. We are happy with the charter that will secure the employment for the vessel and its crew for the whole year of 2023.

The chartering situation is as follows

- Mistral Smyril June 2023 + option December 2023
- Midas TransProCon December 2023
- Baltic Bright Holmen December 2023
- Mimer CMA CGM December 2023 + option December 2024
- Lysvik and Lysbris DFDS December 2024 + options 2030
- Misana and Misida Sea-Cargo December 2026 + option 2031

☒ Dan



## Vessel Insurances 2023

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

## Newbuilding project Next Gen Roro and Stream Roro

Our newest vessels Misana and Misida are built 2007 and thus 15 years old.

Our biggest challenge as a ship-owner is therefore to realize our next newbuilding project. The fact that there has been no newbuildings is certainly not because we have not tried.

2016-2017 we put considerable time and effort into a project for two big 3.500 and 5.000 lm roros. We had a good design and competitive prices from serious shipyards, but we did unfortunately not succeed in getting a long-term time-charter. Considering how the market has developed since 2017 this must be seen as a missed opportunity.

2018 we instead started working on a small roro that concept-wise can be called Mimer 2 but unfortunately the corona crisis in 2020 put the project on hold. 2021 we restarted the project and produced the full 500+ page tender specification.

The tender specification was finalized in May 2022 and was sent out to shipyards globally. However, the Russian invasion of Ukraine and the resulting big price increases made an order impossible. The prices quoted by yards were extremely high which made it impossible to reach a chartering contract. The project is therefore at the moment again on hold waiting for better shipyard prices.

To sum it up: due to the age structure of our fleet and all the new environmental regulations our highest priority is to build the next generation roro.

☒ Dan

## Godby Shipping 50 years

Godby Shipping was registered in the official company register 30<sup>th</sup> December 1972 and is thus 50 years old.

There was no big celebrations but we are eagerly looking forward to the next 50 years.

☒ Dan

## News from marine management

### Budget 01.04.2023 – 31.03.2024

- Coming budget period is now in TM Master. Preparations onboard and together with superintendents are ongoing and should be ready end of January.
- Suggestions for jobs and parts for next year's budget shall be placed in TM Master.
- Jobs and services for coming dockings can always be placed in TM Master.

### Planned dockings 2023

- Baltic Bright docking will take place in Landskrona from 25th August.
- Mistral renewal docking will take place in Landskrona from 25th August.
- Lysvik Seaways intermediate docking will take place in Landskrona from 3rd November.

### Class status

- Mimer has done annual class 28.04.2022 and will do next end February 2023.
- Midas has done annual class 25.05.2022 and will do next end March 2023.
- Misida has done annual class 31.05.2022 and will do next end August 2023.
- Misana has done annual class 03.07.2022 and will do next end August 2023.
- Lysbris Seaways has done annual class 22.08.2022 and will do next end September 2023.
- Baltic Bright has done annual class 24.10.2022 and will do annual/intermediate class at dry dock in August/September 2023.
- Lysvik Seaways has done annual class 25.11.2022 and will do renewal class at dry dock in November 2023.
- Mistral has done annual class 20.01.2023 and will begin renewal class at dry dock in August/September 2023.

### Preparations for dockings and service stops

- Mimer's coming maintenance stop is planned to take place in Guadeloupe 25th to 27th May 2023.
- Baltic Bright's coming intermediate docking end of August in Landskrona.
- Mistral's coming renewal docking with installation of ballast water treatment system end of August in Landskrona.
- Lysvik Seaways coming renewal docking with installation of ballast water treatment system and engine power limitation due to coming environmental rules end of August in Landskrona.
- Lysbris Seaways engine power limitations that must be installed and approved by DNV before 31.12.2023 due to coming environmental rules.
- The plan is also to have maintenance stops for Misana and Misida during 2023.

### Ballast treatment plants

All our ships need to install treatment plant according to following.

- Mimer has installed 170 m3 Alfa Laval ballast water treatment system at Oresund Drydocks.
- Midas has installed 170 m3 Alfa Laval ballast water treatment system at Oresund Drydocks.
- Baltic Bright has installed DESMI Compact Clean 750 m3 ballast water treatment system at Oresund Drydocks.
- Misana has installed DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system at Oresund Drydocks.
- Misida has installed DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system at Oresund Drydocks.
- Lysvik Seaways will install DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system in November 2023 at Oresund Drydocks.
- Mistral will install Lanh Tech's BW600 500 m3 ballast water treatment system in August 2023 at Oresund Drydocks.
- Lysbris Seaways will install DESMI Compact Clean 500 m3 ballast water treatment system latest in September 2024.

For the two coming installations Oresund Drydocks will do both 3D scanning, engineering part for drawings and the installation (mechanical and electrical parts).

### Internal audits

All our vessels have been audited during 2022.

Coming internal audits during 2023

- Lysbris Seaways April.
- Lysvik Seaways June.
- Baltic Bright September.
- Mistral September.
- Midas October.
- Misana October.
- Misida October.
- Mimer November.

Christer

## Energy prices 2016-2023

Stricter environmental rules and market disruptions caused by the Russian invasion of Ukraine have made the energy prices skyrocket and vary wildly.

The graph on page 3 is produced by Stena Oil and shows the prices for high-sulphur fuel, low-sulphur fuel, LNG and methanol. The last two have been corrected so that the energy content is the same as 1 ton of fuel oil. The prices are for delivery Rotterdam 2016-2023.

From the graphs you can see that

- Low-sulphur fuel is 500-600 USD more expensive than high-sulphur fuel, scrubber ships are thus at the moment very profitable
- LNG prices vary wildly and were during the first half of 2022 extremely high, ships with pure gas propulsion suffered heavily
- Methanol has since the beginning of 2022 been cheaper than low-sulphur oil

It is reasonable to assume that the energy prices will also in the future be high and continue to vary due to new regulations, market disturbances and changes in demand.

I see flexibility and the possibility to use or be able to easily convert to various fuels as high-priority on the way forward to the final solution in the form of pure, renewable and fossil-free fuels.

Dan



## Grimaldi takes delivery of Eco Italia

Naples-based Grimaldi Group took delivery of its 12th hybrid GG5G-class 7,800 lanemetre capacity ro-ro from China's Jinling Shipyard in Nanjing.

Like her sisters, Eco Italia is one of the largest and most eco-friendly ro-rors in the world and has been designed by Knud E. Hansen for operation in the short-sea trades. The 67,311 gt vessel can carry 500 trailers and 180 cars.

However, a large freight capacity does not necessarily mean a thirsty vessel in terms of fuel consumption in this day of fuel-friendly ship designs. Eco Italia embodies numerous highly innovative technological solutions that optimise the ro-ro's operational and environmental performance. In fact, at the same speed, Eco Italia consumes the same amount of fuel compared to Grimaldi's previous class of short-sea ro-ro's and is also able to halve CO<sub>2</sub> emissions per ro-ro unit transported.

The latest GG5G-class ro-ro is equipped with state-of-the-art, electronically controlled engines and with an exhaust gas cleaning system for the reduction of sulphur and particulate emissions. In addition, while alongside in port, Eco Italia reaches zero emissions with the power stored in its 5 MWh lithium-ion batteries for onboard electrical needs. The onboard batteries are powered at sea from shaft generators and 350 m<sup>2</sup> of solar panels.

The Grimaldi Group recently extended the series with two more units which will be delivered in 2025.

© Shippax 2022-11-01

## Grimaldi orders more ro-rors

Italy's Grimaldi Group, celebrating its 75th anniversary this year, has embarked on its latest newbuilding spree in China, order of two further GG5G-class 7,800 lanemetre capacity ro-ro's at Nanjing Jinling Shipyard, at a cost of USD 100 million each, bringing to 14 the number of this class of vessels ordered in China.

Meanwhile, the Grimaldi Group is to expand its PCTC operations to services to the Far East and Australia.

© Shippax 2022-10-14

## Grimaldi orders five + five ammonia-ready PCTC's

Italy's Grimaldi Group continues its ambitious fleet expansion plan apace, with its latest order for five plus five ammonia-ready 9,000 CEU capacity PCTC's at China Merchants Heavy Industry's Jiangsu shipyard. The contract value for the confirmed five vessels and the five options is worth EUR 1 billion.

The Grimaldi car carriers have been designed specially for the carriage of electric vehicles and will receive the "Ammonia-ready" class designation notation by Italian classification society RINA, which certifies that the PCTC's have been designed and built to be converted at a later date to use ammonia as fuel.

Moreover, the Chinese newbuildings will be equipped with large lithium ion battery systems, as well as solar panels and shore power connections, which will allow the vessels to achieve the zero emissions rating when in port.

Other technical innovations used onboard the new car carriers include the use of an underwater hull air lubrication system, optimised hull design and innovative propulsion system.

The five PCTC's will be delivered 2025-2026 for operation between Europe, North Africa, the Middle East and the Far East.

Norway's Høegh Autoliners also have eight + eight Aurora-class 9,100 CEU capacity PCTC's on order at the same yard. They have DNV's ammonia and methanol ready notation.

© Shippax 2022-10-27

## Finnlines' passengers on a record level

In 2022, the number of passengers on Finnlines' vessels increased after two quiet years of covid pandemic. The number of passengers on Finnlines' routes totalled 648,000 in 2022, an increase of 13 per cent compared with the previous year. This year Finnlines feels that passenger travel will continue to increase.

The deployment of two new Superstar class cargo-passenger ships between Finland and Sweden in 2023 ensures customers a more sustainable option to travel by sea.

© Shippax 2023-01-20

## Finnlines invests heavily in passenger traffic

Finnlines has announced the arrival of two new Superstar ropax vessels. The first will start operating on Kapellskär-Långnäs-Naantali in autumn 2023. The newbuilds are part of a 500 million euro investment programme, which focuses on state-of-the-art ropax and ro-ro ships.

Each of them will have a capacity of 1,100 passengers, which is about twice as many as the existing vessels. The cargo capacity will also increase, from 4,000 lane metres to 5,200 lane metres.

Green values are not only emphasised in the technical construction of the vessels, but also in the interior design where recycled and ecological material choices are considered throughout the design process.

Finnlines has two daily departures and the travel time is only 8-9 hours.

© Shippax 2022-10-19

## Grimaldi orders further 5+2 PCTC's

Grimaldi Group has upped its PCTC fleet expansion programme at Chinese shipyards by ordering a further five ammonia-ready 9,000 CEU vessels.

The new order, which includes an option on a further two vessels, has been placed with Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding and China Shipbuilding, two subsidiaries of China State Shipbuilding.

The latest newbuildings will be among the first PCTC's to be equipped with a new electronic controlled main engine, who's fuel consumption is one of the lowest currently available.

The 5+2 vessels will feature the RINA "Ammonia Ready" class notation, certifying that they may be converted for the use of ammonia as an alternative zero carbon fuel. The new vessels will also be designed for "cold ironing" with the supply of shoreside electricity, when available.

Delivery of the latest batch of ammonia-ready PCTC's will take place in 2025 and 2026.

The latest newbuilding contract was signed just three months after Grimaldi's order for 5+5 ammonia-ready PCTC's at China Merchants' Jiangsu shipyard.

© Shippax 2023-01-17



## Eckerö Shipping sells Exporter and Shipper

Norwest Ship Management announced that they have bought the two identical sister ships Exporter and Shipper from Eckerö Shipping.

Exporter will start on a time charter in January 2023 and the ownership will be transferred to Norwest in July 2023. Shipper will be transferred to Norwest at the beginning of 2024.

The latest acquisition means that Norwest's fleet has grown by five this year to a total of 10 vessels, six geared side-loaders, two combined side-loaders/ro-ro's and two ro-ro vessels.

© Shippax 2022-11-02

## P&O continues to slim down

P&O Ferries took the decision to close its Europort – Teesport service 23 January 2023.

Roro vessel Estraden will sail from Teesport to Zeebrugge on Sunday 22 January.

© Ferry Shipping News 2023-01-20

## Ferrymar to get a new ro-ro

On 17 January 2023, the keel has been laid for the new Marfret Ferrymar ro-ro vessel, at the Chinese Dajin Shipyard.

This French company operates in the Caribbean between Guadeloupe, Martinique, St-Barthélemy and St-Martin. The new vessel will replace the 900 lm Marin.

© Ferry Shipping News 2023-01-20



[godbyshipping.fi](http://godbyshipping.fi)

[facebook.com/godbyshipping](https://facebook.com/godbyshipping)

[instagram.com/godbyshipping](https://instagram.com/godbyshipping)

[linkedin.com/company/godby-shipping-ab/](https://linkedin.com/company/godby-shipping-ab/)

## Smyril drops Iceland from its winter timetable

Faroe Island-based operator Smyril Line is to stop calls in Iceland on its winter service for the ropax Norröna from 2023 due to high fuel consumption figures for the vessel.

Norröna currently operates a year round service from Iceland to Denmark via the Faroe Islands. However, over the the 2023/24 winter period, Smyril Line will drop calls to Iceland.

In other moves to reduce fuel consumption, Smyril Line is planning further changes – including the frequency of sailings and shorter stopping times in port. The Faroe Islands operator, meanwhile, will continue its freight ro-ro line from the Icelandic port of Seydisfjörður.

© Shippax 2022-10-26

## Color streamlines its operations

As a result of high energy costs, macro-economic uncertainty and weakened framework conditions, Color Line has decided to end the operation of Color Viking on the Sandefjord-Strømstad route and the ro-ro ship Color Carrier on the Oslo-Kiel route.

Price increases has led to a significant increase in the costs of fuel, shore power and commodity costs, while at the same time important framework conditions have been weakened. This particularly applies to the subsidy scheme for Norwegian seafarers, and in the proposal for the national budget for 2023, a further weakening of the scheme is proposed.

Color Line will also end the operation of the ro-ro ship Color Carrier, which was deployed on the route between Oslo and Kiel in 2019. The operation is no longer commercially sustainable as a result of sharply increasing costs for fuel and increased crew costs. This in combination with falling economic and industrial activity in Europe.

Both Color Viking and Color Carrier have undergone upgrades in recent years, and the ships will be put up for sale in the global market. The measures are expected to improve operating profit by around NOK 50 million in 2023 compared to the current year.

© Shippax 2022-11-03

## Car carrier newbuilding spree continues in China

The car carrier newbuilding spree experienced during 2022 has continued towards the end of December with Guangzhou Yuanhai Car Carrier, a joint venture recently set up by COSCO specialised Carriers, SIPG Logistics and Anji Logistics, has ordered six further dual fuel LNG-powered 7,500 CEU capacity vessels from two Chinese yards.

The six 199.9 m vessels will be built by Fujian Shipbuilding at its Xiamen Shipbuilding and Mawei Shipyard at a price of USD 85 million each, with delivery set for 2025 and 2026.

© Shippax 2022-12-20

## CLdN buyer of ro-ro Color Carrier

In late November a MOU was signed for the sale of Color Line's former Color Carrier to an unknown buyer. This new owner has now emerged as being CLdN.

The 1998-built ro-ro will be renamed Cadena 4 and will provide CLdN with a 1,775 lm freight capacity once handed over later this month.

The vessel is currently being prepared for its new role at Denmark's Fayard shipyard.

© Shippax 2023-01-03

## Seatruck to focus on freight

Seatruck Ferries announced that they officially ceased taking car and motor-home bookings, both now and in the future. The decision is based on the safety of their passengers and crew and going forward Seatruck Ferries will be focused solely on freight customers.

© Shippax 2023-01-10

## Meyer Turku EUR 80 million state support

The European Commission has approved a EUR 80 million Finnish recapitalisation measure to support Meyer Turku Oy Shipyard in the context of Russia's war against Ukraine.

Due to the current geopolitical crisis and the consequent cost increases for production and for basic design, the equity and liquidity position of Meyer Turku Oy deteriorated.

© Shippax 2022-12-21

## 22.6 MWh battery systems for two E-Flexers

Leclanché announced that they have been selected as the battery technology provider for two hybrid vessels being built for Stena and Brittany Ferries. Each battery system has a capacity of 11.3 MWh and the two E-Flexer's will thereby become the world's largest hybrid vessels.

The two 195 m long hybrid E-Flexer ferries have been designed and developed by Stena in collaboration with Brittany Ferries and will be chartered on a 10-year lease to Brittany Ferries. They will be delivered in 2024 and 2025.

The vessels' hybrid propulsion system will be capable of operation using both LNG and Leclanché's third generation, onboard battery storage system, helping to greatly reduce the environmental impact of ferries.

Building on the investments made over the past 4 years in technology, product and market development, the Navius MRS-3 TM uses Leclanché's state-of-the-art lithium-ion battery systems, each with a capacity of 11.3 MWh and a maximum of 940 volts. The system is guaranteed for 10 years of continuous operation and is the result of several years of real-life operation and optimisation.

© Shippax 2023-01-12

## Scandlines reduces energy consumption by 11 percent

Scandlines has just installed new propeller blades on the Rostock ferries, thereby optimising the vessels for the current operating profile. This results in improved propeller efficiency and a saving of as much as 11 percent.

In 2016, Scandlines introduced two new hybrid ferries on the Rostock-Gedser route. The ferries are specially designed for the route with a speed of 20 knots.

As part of the company's green agenda, the speed has been reduced to 16 knots.

© Shippax 2023-01-09

## Silverstream air lubrication system to Grimaldi PCTC's

Silverstream announced that Grimaldi has chosen to install the Silverstream system on five of its new PCTC's which will be built at China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) with the option for five more vessels in future.

The new Grimaldi car carriers will be equipped with a host of other efficiency solutions including innovative propulsion and optimised hull design, large lithium-ion batteries, solar panels and shore connection. They have also been designed to be converted to ammonia fuel in future.

The Silverstream system is now operational on 12 of Grimaldi's vessels in service plus two newbuild ro-ro's in its Eco Class fleet.

The Silverstream air lubrication system creates a uniform carpet of microbubbles that coats the full flat bottom of a vessel. As a result, frictional resistance is decreased and 5-10% net fuel and emissions savings are reached.

© Shippax 2023-01-08

## Rolls-Royce engines with pure hydrogen

Rolls-Royce announced that it has conducted successful tests of a gas variant of the MTU 4000 engine running on 100% hydrogen fuel. The tests showed very good characteristics in terms of efficiency, performance, emissions and combustion.

The first installation of MTU engines running on 100% hydrogen is already planned for the enerPort II lighthouse project in the German inland port of Duisburg, as part of the development of a climate-neutral energy supply for a new container terminal.

In times of low demand and high renewable energy generation from wind or solar the excess energy can be channelled through an electrolyser to convert water to hydrogen, which can later be used as fuel in any number of applications.

Due to the different combustion behaviour of hydrogen compared to natural gas, some engine components including fuel injection, turbocharging, piston design and control, were modified in the test engine. However, by using proven technologies such as turbochargers, injection valves and engine electronics and control, the development of the engine for hydrogen was quick and efficient.

As part of its sustainability program, Rolls-Royce is realigning the product portfolio of Power Systems towards more sustainable fuels and new technologies that can further reduce greenhouse gas emissions.

© Shippax 2023-01-18

## Hydrogen-powered ships for Gotland traffic

Gotland Hydrocat and Gotland Horizon may become Sweden's first large-scale hydrogen-powered ships for passengers and freight. Rederi AB Gotland has the ambition to order a ship as early as 2025 to go into traffic by 2030.

The project is developed by Rederi AB Gotland, Destination Gotland and Gotland Tech Development.

© Shippax 2023-01-20

## Fjord Line rebuilding two LNG-ships to dual fuel

Rebuilding of Stavangerfjord will start in January 2023 and will be finalized by the end of May 2023. Bergensfjord will be rebuilt during February to June 2023.

The routes affected by the rebuilding are Bergen – Stavanger – Hirtshals, and Hirtshals – Langesund. The ships are being rebuilt at Fosen Yard and the engines will be delivered by Wärtsilä.

Fjord Line has concluded a refinancing as part of the rebuilding of the two ships and due to the current energy crisis.

© Ferry Shipping News 2023-01-06

## Wind-powered PCTC Orcelle Wind

Wallenius Wilhelmsen and project partners have secured a Horizon Europe funding totalling EUR 9 million to support building a ro-ro sailing vessel. Over the next five years, all aspects of planning, building, and operating a wind-powered vessel, the Orcelle Wind, will be done.

Orcelle Wind is a wind-powered PCTC that will be 220 meters and have a capacity for over 7,000 cars but will also be capable of carrying breakbulk and ro-ro equipment. Orcelle Wind is a crucial part of Wallenius decarbonization strategy and the ambition is for it to commence sailing in late 2026 or early 2027.

Orcelle Wind is the first vessel from the Oceanbird concept for primarily wind-powered vessels. The concept shows that it is theoretically possible to reduce emissions from vessels by up to 90%.

© Shippax 2023-01-17



# Next Gen RoRo 5000

Finnish or another EU flag, to be built by a first class Chinese shipyard  
 DNV GL +1A Ro/Ro ship Container E0 Ice 1A NAUT (AW, ICS) BWM-T  
 Clean (Design) COMF -V(2) C(2) BIS TMON F(A, M, C) DG-P Recyclable  
 Scrubber ready  
 Finnish/Swedish ice class 1A

## Principal dimensions

Length over all	200,00 m
Breadth moulded	30,20 m
Draft summer	6,75 m

## Tonnages

DWT on 6,75 m draft	14.900
GT London rules 1969	39.419
NT London rules 1969	24.794

## Tank capacities

Fuel oil	1.540 m <sup>3</sup>
MGO	150 m <sup>3</sup>
Water ballast	7.400 m <sup>3</sup>

Roro capacity	Area	Lane meter	Max load
Weather deck	4.870 m <sup>2</sup>	1.520 m	2,0 t/m <sup>2</sup>
Upper deck	4.050 m <sup>2</sup>	1.250 m	2,0 t/m <sup>2</sup>
Main deck	3.750 m <sup>2</sup>	1.230 m (*)	4,0/7,0 t/m <sup>2</sup>
Tank top	2.150 m <sup>2</sup>	710 m	5,0 t/m <sup>2</sup>
Ramps	980 m <sup>2</sup>	325 m	
Total	15.800 m <sup>2</sup>	5.035 m	

(\*) Main deck above engine room reinforced for 7,0 t/m<sup>2</sup>

	Volume	Deck height
Weather deck		4,70 m
Upper deck	19.000 m <sup>3</sup>	4,70 m
Main deck	27.000 m <sup>3</sup>	7,20 m
Lower hold	10.750 m <sup>3</sup>	5,00 m
Total	56.750 m <sup>3</sup>	

## Container capacity on deck and reefer plugs

470 TEU or 230 FEU

Stack load on deck 28/56 t per 20/40' stack

The vessel can also load 30/45' and pallet wide (2.500 mm) containers

200 reefer plugs distributed on tank top, main deck, upper deck and weather deck

## Cargo handling equipment

Stern ramp 28,00/23,80 m x 16,00 m, total load 250 t

Fixed 4,5 m wide ramp main deck – tank top, slope 7°

Fixed 9,0 m wide ramp main deck – upper deck, slope 6,5°

Fixed 6,0 m wide ramp upper deck – weather deck, slope 7°

Direct access from shore ramp to upper deck level

## Accommodation for drivers

Accommodation for 12 drivers in 12 single cabins

## Machinery

Main engine 2 x MAN 8L48/60CR, totally 19.200 kW

The vessel is prepared for scrubber installation for main engines

Two propellers and two rudders

Aux. engines 2 x 1.050 kW + 1 x 645 kW or totally 2.745 kW

Shaft generator 2 x 1.800 kW

Bow thruster 2 x 1.500 kW

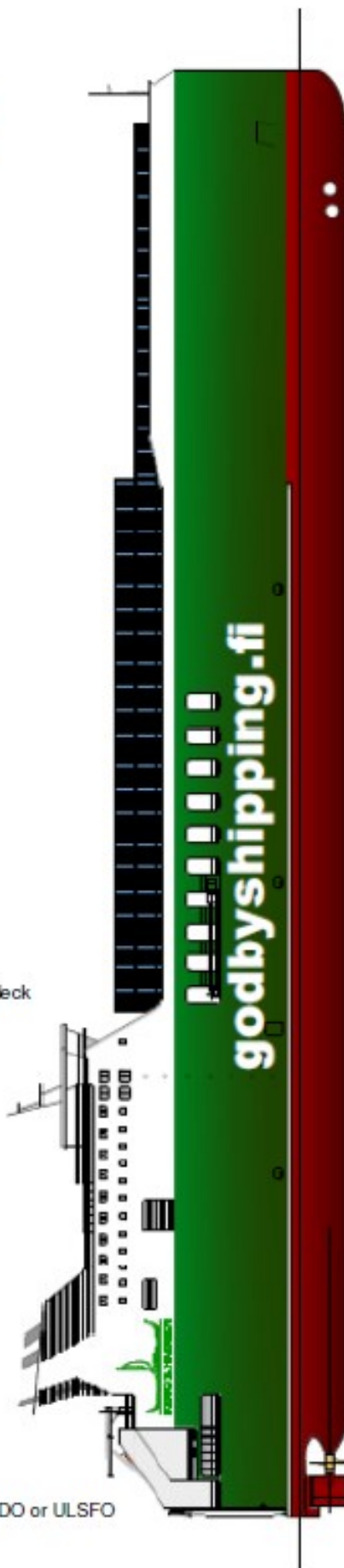
Anti-heeling system for harbour use

## Speed and consumption per day

Service speed on 6,15 m draft (trailer) abt 20 knots on abt 71 t

Service speed on 6,75 m draft (fully loaded) abt 20 knots on abt 76 t

Outside ECA vessel consuming IF380, inside ECA vessel consuming MGO/MDO or ULSFO



All details about and without guarantee – version dated 2017-11-28  
[www.godbyshipping.fi](http://www.godbyshipping.fi), [dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:dan.mikkola@godbyshipping.fi), phone +358-18-528282



# STREAM RORO 1,600 LM

## 6,500 TDW / LOW FUEL CONSUMPTION



### CLASS NOTATION

DNV +1A RO/RO ship, Ice(1A), Container, NAUT(NAV), COAT-PSPC(B), BIS, E0, LCS, DG(P), BWM(T), TMON, Clean, Recyclable, ER(SCR, Tier III), Battery(Safety), Shore power

### MAIN DATA

Length (overall)	119.95 m
Length (between PP)	117.04 m
Breadth (moulded)	23.50 m
Depth Main deck	8.15 m
Depth Weather deck	14.20 m
Draught (trailer)	4.60 m
Draught (scantling)	6.25 m
Deadweight (trailer)	2,910 dwt
Deadweight (scantling)	6,555 dwt
Tonnage	10,518 GT
	3,155 NT

### SPEED/RANGE

Trial speed: @ trailer draught	
1000 kW PTI, 95% MCR	15.4 kn
Service speed: @ trailer draught	
250 kW PTO, 90% MCR	14.0 kn
Range	4,000 nm = 12 d

### TANK CAPACITIES

MGO	400 cbm
BW	3,200 cbm
FW	75 cbm

### RORO CAPACITY

See second page

### CONTAINER CAPACITY

Container (lolo)	~288 TEU
Reefer	48 pc

### CARGO HANDLING EQUIPMENT

Stern ramp 15,00 m x 22,00 m (optimized for shore dimensions, total load 200 t, +/- 9°)	
Fixed ramp down MD – TT, slope 8°	
Fixed ramp up MD – WD, slope 7°	
<b>MACHINERY</b>	
Main engine	3,480 kW
Propeller	CPP
PTO/PTI/PTH	1000 kW
Bow Thruster	2 x 400 kW
Auxiliary plants	1 x 540 kW
	2 x 340 kW

### CONSUMPTION

ISO conditions + IMO tier III + Wind 2 Bft +

tolerance 5% included:

Draught	4.60 m	4.60 m	6.25 m
Fuel	MGO	MGO	MGO
Hotel	0 kW	250 kW	250 kW
Sea	0%	15%	15%
13 kn	8.6 t/d	10.6 t/d	12.0 t/d
14 kn	11.5 t/d	14.0 t/d	16.8 t/d
15 kn	15.7 t/d	*18.9 t/d	*23.8 t/d

\*PTI incl.

### SPECIAL EQUIPMENT

Rudder / flap	2x 65° + 35°
Cargo hold ventilation	25-fold

### NAVIGATION/ RADIO

GMDSS A3
AIS, ECDIS
X/S Band radar

### STABILITY

6,200 t RoRo cargo @ no ballast

### ACCOMODATION

Crew (apartment)	9 single
Crew (standard)	7 single
Drivers	6 double

### GREEN / ECO ARGUMENTS

- NOx IMO Tier III
- Engines running on low sulphur fuel
- Zero emissions in port
- Protected bunker tanks
- Ballast water treatment installed
- Hull form designed for minimum fuel consumption



TECHNOLOG services GmbH • Vorsetzen 50 • 20459 Hamburg/Germany • Tel. +49 (0)40 / 70 70 768 -00  
info@technolog.biz • www.technolog.biz