



FlaskPosten-PulloPosti



2015-01-08 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • 2015/1

Företagsnytt

Trailer-Link och Minicarriers har beslutat att överföra Minicarriers hela rederiverksamhet till Trailer-Link per den 1 januari 2015 (verksamhetsöverlåtelse). Det betyder att Minicarriers alla fartyg (Misida, Mistral, Mimer och Midas) övergår till Trailer-Link.

Alla anställda i Minicarriers övergår till Trailer-Link på oförändrade villkor och utan ytterligare åtgärder. December lön betalas som vanligt från Minicarriers. Fartygslönerna kommer från och med januari 2015 att betalas från Trailer-Link. För ombordanställda i Trailer-Link innebär detta ingen förändring.

Godby Shipping har genom åren nära samarbetat med de två fartygsägande bolagen Trailer-Link och Minicarriers. Samarbetet förstärks nu ytterligare genom verksamhetsöverlåtelsen och gör oss starkare gentemot banker, kunder och leverantörer.

Godby Shipping fortsätter som manager för fartygen Link Star, Mimer, Midas, Mistral, Miranda, Misana och Misida.
☒ Dan

Företagsstruktur

Förändringen i företagsstruktur betyder alltså att Trailer-Link från och med januari 2015 äger samtliga sju fartyg i gruppen. Som en del av affären har Minicarriers fått aktier i Trailer-Link.

Minicarriers andel i Trailer-Link blir ca 60% medan Godby Shippings andel minskar från 100% till ca 40%.

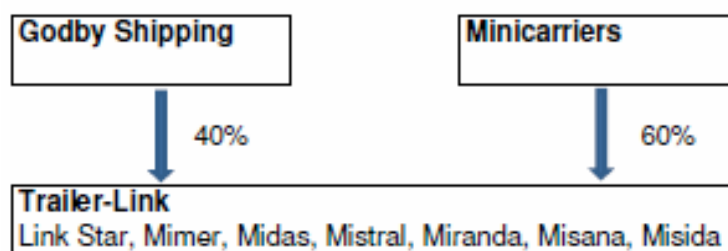
Och varför gör vi detta? Ja, i korthet för att vi

- blir starkare i förhandlingar med banker och andra tänkbara finansörer
- skapar en lämplig företagsstruktur innan vi (Trailer-Link) går med i tonnageskattesystemet i april 2015

Arbetsfördelningen inom gruppen blir följande

- Trailer-Link, äger alla sju fartyg, arbetsgivare för hela sjöpersonalen
- Godby Shipping, kontoret, arbetsgivare för kontorspersonalen, sköter alla fartyg
- Minicarriers, största ägare i Trailer-Link

☒ Dan



Our Condolences

It was with great sadness that we learned of the death of 1st Officer Christopher Suravilla in a tragic car accident during his leave in the Phillipines on 23rd December 2014.

Our condolences to his wife and family at this sad time. Christopher Suravilla was a well liked and respected officer of our vessel Link Star.

☒ Dan

Konvertering för MGO/MDO-drift

När du läser detta borde konverteringen för att köra på MGO/MDO vara klar för fartygen Link Star, Midas, Mistral, Miranda, Misana och Misida.

Total kostnad för de sex fartygen uppgår till ca 650.000 euro varav vi av finska staten har beviljats stöd uppgående till halva beloppet.

☒ Dan

Mistral befraktad till P&O Ferries



Mistral har befraktats till P&O Ferries för perioden oktober 2014 - december 2015. Mistral kommer huvudsakligen att köra på linjen Teesport-Zeebrugge.

Det här ser jag som en mycket god nyhet eftersom P&O är en seriös kund där det helt klart finns potential för förlängning efter nuvarande kontrakt och dessutom på sikt möjlighet att få in även andra av våra fartyg.

Mera info www.poferries.com.

☒ Dan

Miranda och Mimer förlängning



Vi har förlängt avtalet med Tramed för Miranda till mars 2015 med option till maj.



CMA CGM har utnyttjat optionen och förlängt Mimers avtal till april 2015 med ytterligare option till juli.

☒ Dan

Befraktningssläget

NOR LINES



I och med ovanstående kontrakt och förlängningar är alla fartyg sysselsatta åtminstone över vintern. Raterna kunde definitivt vara bättre men positivt är att alla sju fartyg nu kör för stabila och potentiellt långsiktiga kunder. Bra för oss som rederi och tryggt för er ombord!

Befraktningssläget i korthet

- Link Star, Nor Lines
- Mimer, CMA CGM
- Midas, CMA CGM
- Mistral, P&O Ferries
- Miranda, Tramed
- Misana, UPM/Finlines
- Misida, UPM/Finlines



☒ Dan



Suomeksi sivu 13

Mimer sydost om Mallorca

26.11.2014 kl.17:20-18:10

Tidigare under förmiddagen fick vi en förfrågan om en gemensam övning med MRCC Palma. Syftet var att räddningshelikoptern skulle få öva med ett fartyg som hade begränsat med utrymme på akterdäck. Kl 17:20 anlände helikoptern och efter att ha diskuterat igenom den kommande övningen började vi med att en ytbärgare med utrustning sänktes ned till Mimers akterdäck. Efter det tog helikoptern avstånd för att göra ett nytt närmande (under tiden hade det redan

hunnit bli mörkt) varefter bår med "patient" winchades upp. Till sist winchades ytbärgaren upp i helikoptern och övningen förklarades färdigt.

Övningen gick enligt planerna och räddningshelikopterns manskap tackade för en bra och realistisk övning. Vi fortsatte fär resa till Algiers kl.18:10.

✉ **Tomas Mikkola, befälhavare**



Under resan från Italien till Nordsjön var fartyget 5 dagar på varvet i Vigo i nordvästra Spanien där botten tvättades och målades. Därifrån fortsatte resan till Rotterdams Europoort, dit vi anlände den 14 oktober. I Europoort låg fartyget 3 veckor i hamnen och under denna vistelse utförde P&O en noggrann granskning av båten samt provade hur bra fartyget passar till olika kajplatser. Även bunkertankar tvättades där för att bli redo för MGO-användning kring årskiftet.

Från Europoort flyttade vi över gränsen till Zeebrugge på den belgiska sidan. Där fortsatte vi att testa olika kajplatser. Efter alla P&O:s tester, förberedelser samt omorganiseringar av deras olika linjer var vi klara att inleda den regelbundna trafiken. Lasten som vi har är renodlad ro-ro-last som huvudsakligen består av trailers och långtradar. Även

chaufförer följer med fartyget och därför har P&O tillfälligt anställt ett ekonomibiträde för Zeebrugge-Tilbury linjen som är ganska intensiv med 2 avgångar i dygnet.

I jämförelse med det som vi nu kommer att ha och som vi nyligen har haft kan man konstatera att solsken och värme redan har bytts till regn och kyla, ljuvligt svalnande lätt sjöbris till mer eller mindre kontinuerlig vinterstorm, sanden i luften till en våt dimma, papperskrig och kaos till ordning och reda samt långa och lugna sjöresor på Röda havet och Indiska oceanen till några timmars passage över diket mellan Belgien och England. Den längsta sjöresan som vi kommer att ha är 280 sjömil. Sträckan mellan Salerno och Jebel Ali är totalt cirka 4.130 sjömil, vilket är över 2 gånger längre än sträckan från Raumo till norra Spanien via Skagen. Röda havet är 1.200 sjömil långt, vilket motsvarar nästan 4 gånger Biskaya mellan Ushant och Santander.

Trots att den undertecknade i viss mån längtar efter det som vi har haft under de senaste månaderna känns det ändå bra att komma till närmare farvatten och att vi har lyckats att få en pålitlig och stabil kund som har långsiktiga planer för oss. Även fartyget mår mycket bättre i det svalare klimatet än på Persiska viken i 40 graders hetta. Stämningen ombord kan sägas vara förväntningsfull och många av oss här ombord ser optimistiskt fram emot att den nya linjen med våra nya kunder börjar fungera bra och rutinemässigt med tiden.

✉ **Janne Lustig 2014-11-11**

Redaktionsruta

FlaskPosten 2015/1

PulloPosti 2015/1

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/
kännöstyö

Sari Törnroos

Catty Ramsay

Datum/päivämäärä

2015-01-08

Upplaga/lukumäärä

375



Godby Shipping Ab

www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Mistral från Saima till P&O

Efter några äventyrsrika månader i Nigeria, Suezkanalen, Djibouti, Arab-emiraterna och Italien har Mistral nu kommit tillbaka till civiliserade områden i centraleuropa. Tiden på Medelhavet och på andra sidan av Suez var dels intressant och trevligt men dels ganska jobbigt och byråkratiskt. Både de kulturella och religiösa skillnaderna mellan nordeuropa och Afrika/Mellanöstern är väldigt stora, vilket ibland kräver stor anpassningsförmåga för finska sjömän. Korruptionen i Suez och i många andra afrikanska länder är helt ofattbar. Man får ingenting om man inte ger någonting. Denna gyllene regel stämmer i stort sätt överallt i dessa länder.

Nu har vi kommit tillbaka till en sådan livstil som vi kanske mera är vana vid. Sedan mitten av oktober har Mistral varit befraktad till P&O Ferries för deras linjetrafik mellan Storbritannien och Belgien / Nederländerna. Före årskiftet ska fartyget köra 4,5 veckor på linjen mellan Zeebrugge och Tilbury kompletterade med några resor mellan Rotterdam och Teesport. Efter årskiftet kommer Mistral att vara insatt på sin slutgiltiga linje mellan Zeebrugge och Teesport.

ForMare

SSB drar igång ForMare med personlig rådgivning vad gäller hälsa, kost & träning från januari 2015. Från oss antogs 9 personer. Alla har fått information direkt. Träffarna och genomgångarna är i Helsingfors, Kotka, Åbo och Mariehamn. Vi önskar alla deltagare lycka till och hoppas ni får massor med inspiration som även smittar av sig på oss andra.

☒ **Eva**

Årets julklapp

Vi fortsätter på hälsotemat och alla får motion för 50 euro. Närmare information har skickats ombord och hem till alla per e-post. Lite nya träningstidningar är också på kommande.

Vi önskar alla ett hälsosamt nytt år.

☒ **Eva & Dan**



Rekryteringssatsningar och praktikanter

Under hösten har vi haft lite olika event för sjöfartsstuderande. Vi har i lite olika repriser bjudit dem på pizza och fotboll, när IFK har spelat hemma. Med maskinavgångsklassen var vi dessutom på paintball och middag. Totalt deltog ca 60 studerande. Bland första årsstuderandena som deltog i våra evenemang så valde vi ut två som garanterades praktikplats hos oss.

Praktikanterna är en viktig rekryteringsväg för oss och vi har brukat ha två praktikanter per fartyg per dag.

Eftersom vi de senaste åren har trafikerat längre bort har antalet tyvärr gått ner. Nu försöker vi igen mera aktivt ta emot praktikanter även på Mimer, Midas och Miranda/Mistral (beroende på hyttkapacitet).

☒ **Eva**

Befälsmöten 2015

Årets befälsmöten är i år alla på TORS-DAGAR: 19 mars, 16 april och 7 maj. Befälsmötena har vi tidigare haft för befälhavare och maskinchefer. Nu provar vi med att också överstyrmän och I-Maskinister deltar. Befälsmötena är ett viktigt sätt för oss att ge och få information och synpunkter. Det är viktigt att alla berörda deltar. Sätt in datumen i era kalendrar och se till att minst ett av datumen passar.

Närmare detaljer följer. Vi ses!

☒ **Eva**

Försäkringar

Kasko- och tidsförlustförsäkringarna har förnyats med Alandia Försäkring, självriskerna är oförändrad 165.000 euro per skadefall.

P&I (vår ansvarsförsäkring) har förnyats med Gard. Självriskerna är oförändrad 50.000 dollar per skadefall.

Våra självrisker är rätt höga. Orsakerna är flera: vi har blivit starkare och kan bära en större risk, det är ett sätt att hålla premierna lägre men framför allt - våra fartyg är och ska vara så väl underhållna att vi inte drabbas av oplanerade skador och driftstopp. Här har ni ombord varit duktiga, vi har nästan inga skador, det vill säga vår skadestatistik är mycket bra. Det tackar vi för. Fortsätt så!

☒ **Eva**

Birgitta i pension

Birgitta började hos oss i maj 2000 och det känns som att hon alltid varit här. Hon har sedan start skött våra löner och allt därmed sammanhängande. Detta har hon gjort föredömligt och alltid med ett varmt leende. Efter att ha varit deltids-pensionerad gick hon den sista oktober i heltidspension. Vi önskar nu henne och Kjell mycket tid tillsammans för seglatser, stugliv, barn och barnbarn.

Jag gissar att Birgitta också kommer att tillbringa en hel del tid vid symaskinen och att ett säkert ställe att träffa henne är på någon hantverksmässa. Allt gott!

☒ **Eva**

Shipping-glögg och lucia

Fredagen den 19 december hade vi vår traditionsenliga glögg här i kontoret. Personal, pensionärer och samarbetspartners var inbjudna. Cirka 50 personer besökte oss. Ålands lucia uppträdde stämningsfullt. Samtidigt stöder vi Folkhälsans luciainsamling som i år går till utsatta barn och ungdomar med familjer på Åland.

☒ **Eva**



Ny i kontoret

Jag som är ny på kontoret heter Sara Ibrahim och kommer att bidra som assistent de närmaste sex månaderna. Jag flyttade till Åland från Sverige i augusti och har nu i december satt igång mitt arbete för Godby Shipping. För tillfället jobbar jag med att uppdatera personaldatabasen genom att digitalisera alla dokument, certifikat m.m. På så sätt hittar vi smidigare alla nödvändiga filer och information om besättningen i datorn.

Framöver kan ni komma att se en del mail från mig. Jag kommer till exempel att skicka ut en kopia på era personkort från personaldatabasen (båt för båt) för att kolla med er så att alla era uppgifter är korrekta.

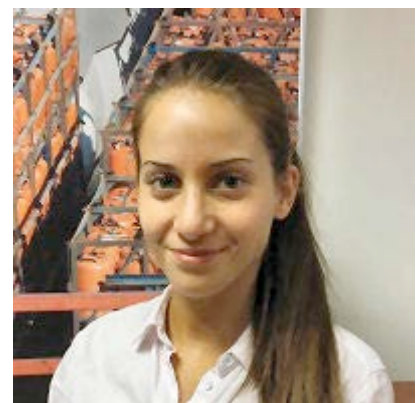
Hoppas vi ses på kontoret!

Hälsningar

☒ **Sara Ibrahim**

Sara.ibrahim@godbyshipping.fi

Telefon direkt +358-18-528296





Arbetsavtal för nya anställda

I och med förändringen i företagsstrukturen, skall alla nya arbetsavtal fr.o.m. 1.1.2015 skrivas i Trailer-Links namn. Samtidigt läggs en notering i arbetsavtalet att avtalet gäller rederiets samtliga fartyg (applicable on all vessels of the Company); detta mest för att minska byråkratin när man byter från ett fartyg till ett annat (vid befattningsbyte skall dock ett nytt avtal skrivas) men detta även för att påminna oss om att, oberoende på vilket fartyget ombord vi arbetar, arbetar vi alla tillsammans för rederiets bästa.

☒ Sari

Företagshälsovården

Godby Shipping / Trailer-Link har avtal om företagshälsovården med Suomen Terveystalo i samarbete med Medimar Åland och Lääkärikeskus Minerva i Raumo.

För att förnya sjömansläkarintyget skall man kontakta en av de till oss utnämnda läkarstationerna hos Suomen Terveystalo / samarbetspartner

- Terveystalo Turku Aninkainen
- Terveystalo Kamppi (Helsingfors)
- Terveystalo Vasa
- Terveystalo Kotka
- Medimar Åland
- Lääkärikeskus Minerva (Raumo)

Tid till Suomen Terveystalos läkarstationer bokas via det gemensamma telefonnumren +358 30 6000; till Medimar +358 18 14404 och till Minerva +358 2 838 0891. Vänligen notera att varannan gång är det en mera omfattande undersökning och därför är det viktigt att läkarundersökningarna görs på de här läkarstationerna.

Med övriga medicinska ärenden kan man kontakta vilken som helst av Suomen Terveystalos läkarstationer eller givetvis också de kommunala hälsocentralerna.

När ni besöker Suomen Terveystalo / Medimar / Minerva, kommer fakturan direkt till oss; om ni får till hälsocentral, skall ni betala faktura själv och sedan skicka orginalfakturan med betalningsverifikat till oss på kontoret varefter ersättningen betalas till ert bankkonto. Vi ersätter inte besök hos andra privata läkarstationer annat än i specialfall, som man har kommit överens om på förhand.

☒ Sari

Lönerna 1.3.2015



Både manskapets och befålets tabell- och garantilöner samt lönetillägg i euro förhöjs enligt utrikesfartens- och småtonnageavtalet 1.3.2015 med 0,4 %. Förhöjningen genomförs så att manskapets (Finlands Sjömans-Unionens) utrikesfartens tabellöner förhöjs dock minst med 8 euro och småtonnagefartygens garantilöner med minst 10 euro.

Samtidigt vill jag påminna om arbetstagarens skyldighet att uppvisa nödvändiga intyg för ålderstillägg samt studie- och examenstillägg. När vi får dessa intyg i tid, får ni också lönerna uppdaterade utan fördröjning.

☒ Sari

Kurser/Kurssit

Komma igång och göra affärer med LinkedIn

- Eva Mikkola-Karlström, kontoret

Löneräkndagen

- Catty Ramsay, kontoret

Baltic Shipping Days

- Eva Mikola-Karlström, kontoret
- Dan Mikkola, kontoret

Framtidens fartyg

- Mikael Fredriksson, kontoret
- Alpo Mikkola, kontoret
- Dan Mikkola, kontoret

Utvecklingssamtal

- Dan Mikkola, kontoret

Heta arbeten

- Sören Mattsson, Misida

Bokförar- och skattedagar 2014

- Jerker Söderlund, kontoret

Truck-kurs

- Joel Öhman, Misida
- ☒ Catty

Dockningar

Vi har under 2014 dockat fyra fartyg

- Mimer, Marseille, 31.7-19.8
- Midas, Dominikanska Republiken 26.8-15.9
- Misida, Amsterdam, 4-14.10
- Mistral, Vigo 7-11.10

Därefter planerade dockningar senast

- Misana augusti 2015
- Link Star april 2016
- Miranda maj 2016
- Mistral juli 2016

☒ Dan

Sea Wind lämnar Stockholmslinjen

Estniska AS Tallink Grupp har redan tidigare meddelat att ropax-fartyget Sea Wind, som i dagsläget transporterar endast frakt på linjen Stockholm-Åbo, byter linje efter årsskiftet. Nu är det klart att Sea Wind inleder sin trafik mellan Tallinn och Nordsjöhamnen i Helsingfors den 8 januari 2015. Sea Wind har gått i trafik mellan Stockholm och Åbo sedan 1989.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-11

Prima Shipping köper

Rederiet Prima Shipping fortsätter att uppgradera sin flotta. Torrlastaren Lady Kirsten på 3.290 dwt och byggd 1995 har köpts från Wijnne Barends och överläts till rederiet i januari 2015. Fartyget döps om till Prima Lady och får finsk flagg.

Från Meriaura köper Prima Shipping den finskflaggade torrlastaren Nedland på 3.004 dwt, som är byggd 1987 och får namnet Prima Donna. Fartyget byter ägare den 29 december. Redan i våras köpte rederiet systerfartyget Prima Ballerina (ex Belland) på 3.004 dwt från samma säljare. Prima Donna, Prima Ballerina och Prima Lady kommer alla att bemannas med blandbesättning.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-15



Kinabyggen till salu

Den planliga försäljningen av två av Neste Oils produkttankfartyg är i full gång.

Neste Oil meddelade i fjol att oljebolaget avyttrar kemikalie/produkttankfartygen Purha och Jurmo samt den isbrytande aframaxtankern Tempera i samband med att rederiverksamheten outsourcas och en stor del av flottan togs över av föräkringsbolaget Ilmarinen och Försörjningsberedskapscentralen.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-28

Befälhavaren – en multikunnig byråkrat?



Befälhavarens roll blir allt mer komplicerad i takt med att samhället byråkratiseras, skriver pensionerade sjökaptenen och sjöfartsrådet Paavo Wihuri i nedanstående debattartikel. Han har under årtionden arbetat aktivt med sjöfartsfrågor på nationell och internationell nivå, bland annat som sjösäkerhetsdirektör vid Sjöfartsverket i Finland.

En fråga som är värd att ta upp är om förändringen av de ombordanställdas arbete har ökat eller försämrat sjösäkerheten. Det är också viktigt att inse att i synnerhet befälhavarens arbete väsentligt har förändrats till sin natur.

Befälhavarens roll har på senare tid väckt diskussion inom sjöfartsadministrationerna. I århundraden var arbetet för en befälhavare inom handelsflottan i det närmaste oförändrat tills teknikutvecklingen nådde sjöfarten och i alla sina former ledde till effektivisering av verksamheten. Samtidigt försökte man höja säkerheten genom att skapa nya regler på nationell och internationell nivå. Den allmänna uppfattningen var att säkerhet skapar effektivitet och effektivitet å sin sida skapar ekonomi.



Nya koder

Efter andra världskriget kom utvecklingen åter igång och befälhavarna hade inga problem att anamma nya saker, en åt gången, som VTS, EN, AIS och andra koder som elektroniken medförde. Koderna har beretts som från varandra fristående ärenden och det har lett till överlappningar som skapar onödigt extraarbete och till och med frustration bland befälhavare och övrigt befäl. De som man först kommer att tänka på i detta sammanhang är ISPS- och ISM-koderna.

Utvecklingen gav upphov till vidare utveckling. Förändringarna kommer i så snabb takt att till och med de personer som arbetar med sjösäkerhetsfrågorna inom sjöfartsadministrationerna har svårt att hänga med. Den lärdom och kunskap som man traditionellt fått genom handledning från mer erfarna personer får man numera genom skoling, ofta utan den extra säkerhet som erfarenhet ger.

Tusenkonstnär

Ur ett sjösäkerhetsperspektiv bör befälhavarna idag vara multikunniga för att kunna klara av sitt jobb och uppfylla alla krav i en isolerad gemenskap:



Sjöman. Befälhavaren bör som förr kunna behålla kontrollen över sitt fartyg i alla väderförhållanden men i en allt livligare trafik, i trånga farvatten, i VTS-omgivning samt därtill skydda miljön och hålla tidtabellen. Det vill säga hela tiden visa gott sjömanskap i en ständigt föränderlig miljö.

Ledare. Befälhavaren bör klara att leda fartygets verksamhet effektivt och säkert i en allt mer ogenomtränglig djungel av byråkrati med alla koder och dokument.

Sekreterare. Befälhavaren ska svara för att göra upp fartygets alla tull- och lastdokument under de ofta mycket korta sjöresorna. Skrivarbetet konkurrerar ofta med behovet att vistas på bryggan under svårare navigationsförhållanden. Inom många rederier svarar befälhavaren för arbetstidsbokföringen och är ibland själv tvungen att föra bok över sin egen arbetstid även om lönen är konstant och alla förstår att hans jobb ombord är 24/7.

Jurist. Kännedomen om lagstiftningen bör vara god, bland annat i olika hamnar och haverisituationer samt vid hantering av last, fartyg och besättning, för att undvika rättsliga åtgärder mot sig själv och rederiet.

Psykolog. Befälhavaren bör kunna hantera människors sociala umgänge för att kontrollera möjliga konflikter

IT-expert. Det gäller att behärska elektroniska system och utrustning, trots att inte ens professionella inom området alltid är säkra på deras kompatibilitet.

Röntgenblick. På grund av tidtabeller och brådska bör befälhavaren och ansvarig styrman ha förmågan att se att den last som stuvats inuti containrar och trailrar är ordentligt och regelrätt surrad när fartyget avgår.

Ekonom. Befälhavaren bör vara skarpsynt för att kunna ta tillvara rederiets intressen vid inköp som gäller fartygets drift och underhåll, ibland även i helt främmande hamnar.

Polis. Enligt ISPS-koden ska befälhavaren på sitt fartyg upprätthålla en sådan säkerhetsnivå att fartyget inte utsätts för terrorhandlingar. Samtidigt ska befälhavaren kunna avvärja piratattacker mot fartyget, vilka under de senaste åren har blivit allt räre.

Alltför splittrat



Sjöfartsärenden och hantering av sjösäkerhet har traditionellt samordnats av sjöfartsmyndigheterna och har därmed varit koncentrerade. Numera har de fördelats mellan många myndigheter så att ingen behärskar helheten.

Exempelvis när arbetarskyddsmyndigheterna kräver att befälhavaren ska föra personlig arbetstidsjournal och därmed ger upphov till en liten, men i kombination med andra skyldigheter, extra belastning som tar bort tid från huvuduppgiften att under alla förhållanden svara för säker operation av fartyget. Eftersom befälhavarens avtal bygger på en helhetslön 24/7 under tiden ombord är det förstas enkelt för rederiet av eventuella ekonomiska skäl att belasta befälhavaren med de tilläggsuppdrag som byråkratin medför. Men man förstår inte att att den ökande tidsåtgången sker på bekostnad av ledningen av fartygets säkra och effektiva operation. Störst inverkan har detta i linjetrafik på Östersjön med en snäv tidtabell.

"Inte på bryggan"

I rättsfall kan alla som är intresserade konstatera att det under de senaste decennierna har inträffat haverier under förhållanden då befälhavaren borde ha varit på bryggan. I stället har bryggan bemannats av en ensam och oerfaren styrman som skött navigeringen, i vissa fall med en utik som sällskap.

Det hade varit önskvärt att myndigheterna hade utrett betydligt noggrannare varför befälhavaren inte var på bryggan istället för att lakoniskt konstatera i sin rapport att "befälhavaren inte befann sig på bryggan". Detta accentueras speciellt vintertid vid navigation i is.

Fartygens befälhavare har klarat av den ökande arbetsbördan väl tack vare en god utbildning och lång erfarenhet. Hotbilder dyker emellertid upp eftersom det allt mer byråkratiserade samhällets tentakler även når sjöfarten. Befälhavaren får allt fler administrativa uppgifter som redan idag kräver så mycket tid att de utgör ett allvarligt hot mot sjösäkerheten men också mot effektiv och ekonomisk operation av fartyget.

© Svensk Sjöfartstidning, debattartikel, Paavo Wihuri, 2014-11-0



Nästa FlaskPosten kommer i maj 2015.

Bidrag mottas med tacksamhet!



Stöd till finska LNG-terminaler

Finska staten beviljar sammanlagt 65,2 miljoner euro i energistöd för tre LNG-terminalprojekt.

Arbets- och näringsministeriets stödbeslut innebär att Manga LNG Oy får 33,2 miljoner euro för att bygga en terminal i Torneås uthamn Röyttä. Terminalen ska tas i bruk 2017 och får lagringskapacitet för 50.000 kubikmeter flytande LNG. Manga LNG Oy ägs av Outokumpu Oy, SSAB, Skangass Oy och EPV Energia Oy.

För Skangass Oy:s terminalprojekt i Tahkoluoto hamn i Björneborg beviljar Arbets- och näringsministeriet 23,4 miljoner euro i stöd. Terminalen får en cistern på 30.000 kubikmeter och ska stå färdig hösten 2016. Skangass Oy är ett helägt dotterbolag till norska Skangass AS, som i sin tur ägs av Gasum Oy och Norge Lyse Energi AS.

Oy Aga Ab får 8,6 miljoner euro i statligt stöd för att bygga en LNG-terminal i Raumo hamn. Den totala volymen för terminalens LNG-cisterner blir 10.000 kubikmeter. Terminalen beräknas vara färdig i början av 2017. Oy Aga Ab är ett finskt dotterbolag till svenska Aga AB.

Utöver de projekt som redan nu har beviljats stöd behandlar ministeriet också stödansökningar från Hamina Energia, LNG Finland och Container ship. Avsikten är att beslut om dessa stöd likaså ska tas under 2014.

Den stora LNG-importterminal som planeras i Ingå omfattas inte av den nationella stödordningen. Målet är att den ska finansieras med hjälp av Europeiska kommissionens PCI-förteckning. Syftet med projekten i denna förteckning är att utveckla det transeuropeiska gasnätet och att minska regional isolering.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-18



Klartecken för LNG i Torneå

Manga LNG Oy har gett Wärtsilä ett slutligt besked att leverera och påbörja byggandet av en LNG-terminal i Torneå i norra Finland.

– Det håller på att ske en övergång till naturgas runtom i världen och vi gör det tillgängligt på fler platser. Med våra unika nyckelfärdiga lösningar är vi redo att inta en ledande roll inom kompletta LNG-system, säger Tore Björkman på Wärtsilä i ett pressmeddelande.

Ordern har ett sammanlagt värde på cirka 100 miljoner euro och bygget beräknas vara klart 2018.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-22

LNG-terminal till Fredrikshamn

Hamina Energia Oy:s LNG-terminal tas i bruk hösten 2018. Den får lagringskapacitet för 30.000 kubikmeter.

Detta är det fjärde LNG-terminalen som i år beviljas statligt stöd i Finland.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-10

Miljardbygge beställt av Gotlandsbolaget

Gotlandsbolaget investerar 1,5 miljarder i den första LNG-drivna färjan under svensk flagg – leveransen beräknas till 2017.

Fartyget ska byggas på GSI-varvet i Kina och kommer utåt sett att likna de två färjor som rederiet tidigare fått levererat från varvet – M/S Visby och M/S Gotland.

Förutom att fartyget blir den första svensklagade färjan med LNG-drift, så ska också skrovformen förändras något för att ytterligare minska energiförbrukningen och förbättra dess miljöprestanda. Fartyget ska ha plats för 1.650 passagerare och komforten utvecklas något jämfört med de två tidigare fartygen.

Färjan beräknas kosta nära 1,5 miljarder kronor och är den enskilt största investeringen i rederiets 150-åriga historia.

Leveransen sker troligtvis under första halvåret 2017. Samma år som den nya avtalsperioden för trafiken inleds.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-14

Wärtsilä-motorer i ny LNG-färja

Maskineri, propulsions- och bränslesystem samt projektjänster ingår i Wärtsiläs leverans till den nya LNG-drivna färjan för Destination Gotland.

Fartyget utrustas med fyra Wärtsilä 50DF huvudmaskiner och fyra Wärtsilä 20DF hjälpmotorer. Dessutom levererar Wärtsilä växellådor, propellrar, roder och bogpropellrar. Vidare installeras Wärtsilä Ballast Water System.

– Detta fartyg får minimalt klimatavtryck och vi är stolta över att få jobba med Wärtsilä för att göra detta möjligt. Wärtsiläs ”know-how” och erfarenhet med gasdrivna fartyg är enastående, menar Håkan Johansson, vd på Rederi AB Gotland, i ett pressmeddelande.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-23



LNG-terminalen i Lysekil invigd

Skangass har invigt sin nya LNG-terminal som ligger i anslutning till Preems raffinaderi i Brofjorden utanför Lysekil. En terminal som Skangass har satsat över 700 miljoner kronor på och som är en del i Skangass satsning på miljövänligare drivmedel.

Enligt Preem kommer den nya LNG-terminalen minska Preemraffs produktionskostnader med mer än 200 miljoner kronor per år. Samtidigt så öppnar de också upp för att raffinaderiet i framtiden kan komma att leverera LNG-bränsle till sjöfartsnäringen.

– Vi ser att efterfrågan på LNG-bränsle ökar inom flera branschen, bland annat sjöfartsbranschen. Därför för vi diskussioner om att i framtiden kunna erbjuda bunkringar till fartyg, säger Preems kommunikationschef Helene Samuelsson till Sjöfartstidningen och fortsätter.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-20

Två till med LNG-drift för Containerships

Containerships satsar stort på LNG och har offentliggjort att man hyr in ytterligare två nybyggen förutom de två som man redan tidigare i år har meddelat om.

När de två optionsfartygen levereras från det kinesiska varvet Yangzhou Ship yard under 2017 har Containerships fyra LNG-drivna containerfartyg i sin flotta. Enligt rederiet blir man den första operatören av LNG-drivna containerfartyg inom short sea-segmentet.

Containerships långtidsbefraktar nybyggena från det tyska rederiet GNS, som äger fartygen och svarar för teknisk drift. De första fyra fartygen kommer inte att få finsk flagg, däremot kan det bli aktuellt för de fartyg i serien som kan komma att beställas efter dessa.

Nybyggena utrustas med flerbränslemotorer (dual-fuel) från Wärtsilä och kan förutom LNG vid behov även köras på marin diesel- eller tjockolja. Även hjälpmaskineriet blir av dual-fuel typ, vilket innebär att man även kan använda LNG för produktion av elenergi i hamn. – Detta är ett stort steg för det familjeägda företaget. Istället för att se den nya miljölagstiftningen som en skyldighet ser vi den som en stor möjlighet till hållbar tillväxt. Vår målsättning är att fördubbla vår volym och omsättning inom fem till sex år, säger Kari-Pekka Laaksonen.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-26

Fure West konverteras till LNG

I månadsskiftet november-december 2015, ska Furetanks fartyg Fure West ha konverterats till LNG-drift.

Fure West är redan klassad av ett grönt fartyg av det Göteborgsbaserade Green Shipping Index, bland annat för att hon är utrustad med katalysator och använder miljövänliga smörjoljor.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-17



Stena Germanica blir första metanolfärjan

Stena Germanica blir världens första färja driven på metanol – i januari går hon in på varv.

Tekniken är utvecklad av Wärtsilä. Efter omställningen kommer motorn bli en så kallad dual fuel-motor där metanol blir det primära bränslet. Men möjligheten att köra på MGO, kommer att finnas som backup.

Under konferensen Motorways of the Sea höll Per Stefenson från Stena ett seminarium tillsammans med Wärtsiläs Toni Stojceviski. De förklarade då fördelarna med metanol.

Enligt honom kostar konverteringen till LNG cirka 1.000 euro per kilowattimme medan motsvarande siffra för metanol är 350 euro. Den sammanlagda kostnaden för konverteringen av Stena Germanicas motorer uppgår till cirka 22 miljoner euro.

Metanol har ungefär samma utsläppsnivåer som LNG – de har snarlik kemisk uppbyggnad. Men en av de stora anledningarna till att de väljer metanol är att det inte kräver samma infrastruktur och är lättare att hantera.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-19

Stena satsar på skrubber

Stena installerar skrubbrar på två av sina roro-fartyg för att möta kraven på lägre svavelhalt.

Stena ska prova flera olika sätt att klara kraven i seca-området. Under den pågående internationella konferensen Motorways of the Seas som hålls i Göteborgs säger Carl-Johan Hagman, vd för Stena Rederi, att de två roro-fartygen Stena Transporter och Stena Transit som går mellan Killingholme och Hoek van Holland utrustas med skrubber.

– Vi har precis skrivit kontrakten, så detta är precis nytt. Annars är vårt huvudspår att köra på gasolja tills vi ser hur det går med de olika alternativen.

Att köra på gasolja kommer att öka kostnaderna för Stena med cirka 500 miljoner kronor per år från och med 1 januari 2015.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-19

Trans Timber får skrubber för sötvatten

Stora Ensos chartrade fartyg Trans Timber, under teknisk ledning av Transatlantic Ship Management, utrustas med en helt ny typ av closed loop skrubber.

Den nya skrubbern är utvecklad av det Singaporebaserade företaget Ecospec i nära samarbete med Transatlantic och Stora Enso och installeras av varvet Oresund Drydocks i Landskrona.

Nyheten med skrubbern är att vattenbehandlingen i reningsprocessen inte behöver salt. Istället ges vattnet i processtanken elektriska impulser från en rad elektroder i tanken.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-21

NOx-regler kommer

IMO är inte tandlöst, men långsamt. Sjöfarten vore inte så bra idag om inte IMO lyckats i sitt arbete. Och fler regler kommer. Om 15 år har vi Neca.

Sveinung Oftedal, norsk representant i IMO, vet precis hur svårarbetat IMO är och att många anser att FN-organet inte gör någonting.

– Vi verkar inte i en kultur, utan i många. Man måste förstå det för att också förstå vilken miljö vi arbetar i. Kulturella värderingar kommer alltid att göra arbetet i IMO svårt. Men de stora trenderna i världen slår hårdare framöver och villigheten att reagera och agera utifrån exempelvis klimatförändringarna är väldigt blandad. Och det påverkar sjöfarten. Det handlar om befolkningsökningen, skiftande energiresurser, skiftande geopolitiska balanser, tillgång till mat och vatten samt effekterna av klimatförändringarna.

Om 15 år har ändå mycket hänt.

– Ballastvattenkonventionen implementeras och träder i kraft, Neca-området finns och Seca-området växer. Regler för energieffektivitet kommer att träda i kraft. Sedan dyker det alltid upp något nytt. Kanske biobränslen, undervattensbatteriregler eller något ännu helt okänt ämne.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-20

Godby Shipping
jourtelefon
+358-50-5244 123

Stororder till Green Tech



Green Tech Marine levererar sammanlagt 21 skrubberenheter till ropax-fartyg i Nordeuropa.

Green Tech inte vilket rederi som står bakom denna stora order, där sammanlagt 21 skrubberenheter ska installeras i ropax-fartyg i trafik inom det nord-europeiska ECA. Anläggningarna ska levereras under första kvartalet 2015. – Kontraktet utgör ytterligare ett viktigt steg för att övertyga redarna att avgasreningsystem är den ekonomiskt lämpligaste lösningen för att uppfylla svavelreglerna, säger Peter Strandberg, VD för Green Tech Marine.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-08

800 lämnar Stena?

800 anställda kan komma att tvingas lämna Stena Line till följd av SECA-direktivet.

– Det är ännu inget varsel lagt men det kan komma att påverka personal både ombord och på land, säger Jesper Waltersson, informationschef på Stena Line. Enligt honom är det SECA-direktivet som är en av de största bidragande faktorerna till att företaget måste spara.

– SECA-direktivet är den största utmaningen för oss sedan den skattefria försäljningen avvecklades. Det kommer innebära 450 miljoner kronor i ökade kostnader per år för Stena Line.

Jesper Waltersson betonar att 800 personer inte är en definitiv siffra. Det är en del av det stora besparingspaket som pågått på företaget sedan 2013. Besparingarna ska hålla på fram till slutet av 2015 och tills dess ska resultatet ha förbättrats med 1,3 miljarder kronor. Besparingarna innebär, förutom eventuella nedskärningar i personal, bland annat inställda turer på en del linjer.

Parallellt med besparingarna håller Stena Line på med en rad olika projekt för att minska företagets miljöpåverkan. Enligt Carl-Johan Hagman tittar de bland annat på olika typer av bränsle. – I början av 2015 påbörjas ett försök med metanol som drivmedel på en av våra färjor. Samtidigt undersöker vi skrubbertekniken och tittar även på LNG som drivmedel. Klart är dock att konvertering och ombyggnad av våra färjor både kommer att ta tid och kosta stora pengar.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-25

IMO ser över ballastregler

Flera fartygsägare kan delvis andas ut efter att IMO bestämt sig för att se över reglerna kring ballastkonventionen.

I veckan har IMO-kommittén MEPC suttit i möten om ballastkonventionen. En konvention som många organisationer, däribland ICS och Intertanko, varit kritiska till. Bland annat mot att de fartyg som redan har ballastrenings-system, godkända av dagens regelverk, kan komma att tvingas byta eller uppgradera sina system. En stor utgift för många rederier.

Men efter långa debatter beslutade MEPC att se över riktlinjerna en gång till. De föreslår då att de som redan har system installerade ska få dem godkända, så länge de fungerar och har skötts på rätt sätt. ICS:s generalsekreterare Peter Hinchliffe är nöjd – Vi är väldigt glada över att IMO och medlemsstaterna har lyssnat på industrins oro och börjat jobba för förändrade regler.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-17



Finland ger miljöstöd för nybyggen

Finland stöder miljöinvesteringar i nybyggen med treårigt reservationsanslag i statsbudgeten.

De medel som fortfarande är outnyttjade i det finländska miljöstödet för efterinstallationer av miljöutrustning i fartyg används för att stödja rederiers investeringar i nya fartyg. För investeringar i nybyggen med höjd nivå på miljöskyddet finns reserverat 7,5 miljoner euro.

Kommunikationsministeriet i Finland tar emot stödansökningar till senast den 21 november 2014. Stödet betalas ut när nybygget har levererats och leveransen ska ske senast inom september 2016.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-28

Nya guidelines för bränslebyten

Byte mellan tjockolja och marin gasolja kan orsaka maskinhaverier. DNV-GL har nya riktlinjer för hur bytet kan göras riskfritt.

Enligt DNV-GL är de mest kritiska punkterna att

- de två bränslenas operationella temperatur har cirka 100 graders skillnad. Vid en för snabb övergång kan det orsaka en temperaturchock i systemet.
- tjockoljans och gasoljans viskositet är mycket olika. Detta måste tas hänsyn till så att inte läckage uppstår och bränslepumparna förstörs.
- filter kan sättas igen när de två oljorna blandas vid bränsleskiftet.
- den minskade svavelhalten påverkar oljans syrahalt, varför nivån av alkalisk cylinderolja måste justeras.
- tankar som använts för tjockolja måste renas noggrant innan man växlar till marin gasolja. Om det inte görs är risken stor att gasoljan får högre svavelhalt än vad seckraven tillåter.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-26

Alla papper i en punkt

Enligt EU:s direktiv 2010/65/EU, ska det skapas en gemensam kontaktpunkt för alla dokument som myndigheter ska ha i samband med ett fartygs anlop och avgång.

Single Window är ett användargränssnitt och ett meddelarformat som ska samla alla dokument och all information som Tullverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och andra inblandade myndigheter behöver. Alla ska kunna hämta informationen från ett och samma ställe. Och allt ska ske elektroniskt i ett EU-gemensamt gränssnitt. Eller i alla fall nästan EU-gemensamt. Alla länder är nämligen inte med ännu.

Slut på alla papper som fartygsagenterna hanterar vid vartenda fartygsanlop. Det ska bli enklare, om syftet med EU-direktivet infrias. Det handlar alltså om allt från passagerar- och besättningslistor till "ship store"-listor och "crew effects"-listor. För att bara nämna några.

Single Window träder i kraft 1 juni 2015. Det är snart, och frågan är om arbetet kommer att vara klart tills dess.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-07

Hemlig rapport om Finlands isbrytning

Verksamhet i Arktis och ägandet av den nya isbrytaren står bland annat på agendan när finska regeringen under hösten ska ta ställning till utvecklingen av isbrytningsverksamheten.

I en kommentar säger minister Paatero att rapporten även behandlar möjligheten att utnyttja isbrytarflottan för ice management i arktiska vatten. Trafik- och kommunikationsminister Paula Risikko säger att verksamhet i Arktis erbjuder betydande möjligheter för Finland.

– Statens uppgift är att göra det möjligt för finländska företag att delta i denna affärsverksamhet. Jag tycker att det är ypperligt om man hittar användning för Finlands isbrytarkapacitet året runt och på det sättet reducerar isbrytningskostnaderna i Östersjön.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-09

Finska isbrytarflottan ska förnyas

Under de närmaste femton åren kommer finska staten att satsa en miljard euro på att förnya isbrytarflottan.

Regeringen har dragit upp riktlinjerna för det statliga isbrytarrederiet Arctia Shipping Oy.

Hela Arctia Shippings flotta bör vara förnyad senast 2029. Detta innebär en investering på sammanlagt en miljard euro. Flottans utnyttjandegrad måste höjas för att finansiera nya isbrytare och reducera trycket på att höja priset för isbrytningen.

Utredningar visar att det blir 20 till 30 miljoner euro förmånligare att bygga en polarisbrytare som kan vara i tjänst året runt. Detta trots att priset för en sådan är högre än för en konventionell isbrytare med låg utnyttjandegrad. En polarisbrytare kan sysselsättas flera månader i Arktis när den inte behövs för östersjöisbrytning.

För närvarande är den genomsnittliga utnyttjandegraden för konventionella östersjöisbrytare 31 procent, jämfört med 85 procent för multipurposeisbrytare.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-26

Meyer Turku inleder sin verksamhet

Tyska Meyer Werft och finska staten har tagit över aktierna i STX Finland Oy från den tidigare ägaren STX Europe Ltd.

Stora kryssningsfartyg kommer fortsättningsvis att byggas i Finland. Det blev slutligen säkrat i och med att Meyer Werft och finska staten nu tar över STX Finland Oy. Samtidigt ändras bolagets namn till Meyer Turku Oy. Meyer Werft äger 70 procent av bolaget och finska staten resten.

– Men statens ägarandel är högst antagligen tillfällig, uppger näringsminister Jan Vapaavuori på en presskonferens i Åbo.

– Staten stöder med glädje denna process genom att vara en betydelsefull strategisk investerare i bolaget. Investeringen är gjord på marknadsvillkor genom statens investeringsbolag Industriinvestering. Förväntningen är att Meyer i långa loppet blir ensam ägare till bolaget, säger Jan Vapaavuori.

Finska staten och Meyer Werft offentliggjorde affären redan i början av augusti, men då hade inte ännu riktigt alla bitar fallit helt på plats. Jan Meyer, nyttillträd vd för Meyer Turku, säger att affären kunde slutföras efter att de tyska konkurrensmyndigheterna gett sitt godkännande. Samtidigt berättade han att TUI Cruises beställning av kryssningsfartygen Mein Schiff 5 och Mein Schiff 6 är säkrad.

– Vi har lyckats övertyga bankerna om vår affärsplan eftersom de litar på oss och känner oss från Papenburg. Vi har fått deras godkännande för finansiering under byggnationstiden. Vi har också träffat överenskommelse med TUI om två optioner, Mein Schiff 7 och Mein Schiff 8.

Enligt Jan Meyer skapar de nya beställningarna ger en stabil grund för att åter göra Åbovarvet starkt. Dessutom har varvet kryssningsfartyget Mein Schiff 4 under byggnad.

– Jag kommer nu att lägga största delen av min energi på utveckling av varvet i Åbo. Vi kommer att fokusera på kryssningsfartyg, färjor och specialfartyg. Vi måste göra det vi är verkligen bra på, för konkurrensen är väldigt hård, påpekar han.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-19

Första sjösättningen vid Meyer Turku

Nybygge 1384, Mein Schiff 4, sjösattes idag som första fartyg vid Åbovarvet efter ägarbytet.

Mein Schiff 4 är den andra enheten i en serie 99.500 bt kryssningsfartyg för TUI Cruises, vilken åtminstone kommer att omfatta fyra fartyg. Seriens första fartyg Mein Schiff 3 levererades i våras och Mein Schiff 4 ska vara leveransklar våren 2015. Ordern på systerfartygen Mein Schiff 5 och 6 bekräftades den 19 september – samma dag som Meyer Turku inledde sin verksamhet – och samtidigt meddelade varvets nye vd Jan Meyer att TUI Cruises och Meyer Turku avtalat om en option på ytterligare två fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-10

Produktionsstart för Meyer Turku

Produktionsstarten för TUI Cruises Mein Schiff 5 vid Meyer Turku i Åbo idag var lite speciell. Med ceremonin inleddes byggnationen av det första fartyget som från första början byggs av nya Meyer Turku Oy.

Varvet har verkat under nytt ägarskap sedan september 2014, då allt blev allt klart med att tyska Meyer Werft och finska staten tillsammans tog över STX Finland och varvet i Åbo.

Mein Schiff 5 är den tredje enheten i en serie kryssningsfartyg för TUI Cruises från Åbo. Mein Schiff 5 ska levereras 2016. Produktionen av följande fartyg, Mein Schiff 6, inleds om ett år. Därtill har rederiet option på ytterligare två fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-18

Tallink beställer från Meyer Turku

Om allting går i lås bygger Meyer Turku Tallinks nästa generation av skyttelfärja för trafik över Finska viken. Kontraktet är värt cirka 230 miljoner euro och leveransen planeras till i början av 2017.

Nybygget blir 212 meter långt och får ett brutto om 49.000. Kapaciteten blir 2.800 passagerare.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-11



Estraden byter trafik

Bores roro-fartyg Estraden inleder trafik för P&O på Nordsjön samtidigt som den nuvarande befракtaren Mann Lines introducerar större tonnage.

Bore och P&O Ferries har avtalat om att flytta ytterligare ett Bore-fartyg till trafiken mellan England och kontinenten. I januari 2015 inleder Estraden en charter för P&O. I denna trafik sysselsätter P&O även Estradens två ”halv-systrar” Norsky och Norstream samt den större och nyare Bore Song.

På Estraden kommer rederiet att låta installera ett vindrotorsystem från det finska företaget Norsepower för att alstra elenergi. Fartyget har också utrustats med systemet NAPA Optimization för att reducera bunkerförbrukningen.

Estraden har sedan leveransen 1999 gått i linjetrafik för Mann Lines med ändhamnarna Harwich och Åbo. Timo Helanto på Mann Lines i Finland säger att Mann Lines kommer att sätta in ett större fartyg i denna trafik som ersättare för Estraden. I detta skede vill Mann Lines inte lämna några närmare detaljer om vilket det ersättande fartyget blir.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-13

Blandbesättning på Bore-fartyg

2015 kommer Bore att införa så kallade blandbesättningar på alla sina finskflaggade fartyg enligt överenskommelse med facken.

– Vi har sju fartyg under finsk flagg och vi har blandbesättning på några av dem, men inte på alla. Så nu gäller det hela vår flotta under finsk flagg, säger Bores vd Håkan Modig till Sjöfartstidningen.

Ett trettiotal fartyg under finsk flagg inom olika rederier har redan i nuläget blandbesättningsavtal. Ett ramavtal mellan Rederierna i Finland och sjöfacken från 2009 gav möjlighet till rederivisa förhandlingar om blandbesättningar, i första hand när man tar in ett fartyg under finsk flagg. Det första avtalen tecknades 2010.

Bores överenskommelse gäller även om inga nya fartyg under finsk flagg tillförs flottan. Avsikten är att implementera den nya modellen för blandbesättningar under 2015 genom frivilliga individuella överenskommelser.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-12

Bore säljer torrlastare

Efter flera års överkapacitet och ohållbart låg lönsamhet inom affärsområdet Contract of Affreightment CoA lämnar Bore segmentet. Från och med början av 2015 kommer rederiet att koncentrera sig på sin kärnverksamhet som tonnageprovider inom roro-sektorn.

Bores flotta av torrlastfartyg sysselsatta inom kontraktsfart består för närvarande av sex fartyg. Med en liten flotta har det visat sig vara svårt att konkurrera med de större aktörerna på den hårda CoA-marknaden. Rederiet kommer därför att sälja hela CoA-flottan.

Bore planerar vidare en kraftig nedskärning av sin landpersonal för att anpassa sig till den nya affärsmodellen. Rederiet inleder samarbetsförhandlingar med hela landpersonalen. Bore sysselsätter idag 31 personer i land och planerar att minska organisationen med maximalt 19 tjänster.

CoA-verksamheten har i huvudsak opererats från Bores kontor i Mariehamn.

– Vi inleder samarbetsförhandlingar som berör våra kontor i Helsingfors, Mariehamn, Åbo och Pargas. CoA-verksamheten har varit koncentrerad till Mariehamn och nu när vi planerar att lämna den så är det klart att det har en inverkan på personalen i Mariehamn. Några konkreta planer på att stänga kontoret i Mariehamn har vi inte, säger Bores vd Håkan Modig.

Som ett led i strategin att ”förnya via divestering” koncentrerar sig Bore på att erbjuda operatörer på marknaden rorotonnage för att öka sin lönsamhet och stärka sin position som ett ledande rederi inom roro-segmentet.

– Bore har idag några av världens modernaste och energieffektivaste roro-fartyg. Vi har gjort framsteg i att svänga Bores negativa resultatutveckling men för att åstadkomma ytterligare förbättring måste vi fokusera på att bli en stark partner för våra nuvarande och kommande kunder inom roro-segmentet.

– Vi tror på roro-segmentet. Vi har nio fartyg i vår roro-flotta som alla är sysselsatta under 2014. Vi har satsat på att vara innovativa och på reducerad bränslekonsumtion. Vi tror på att det finns en nisch och tror på framtiden för oss inom den, försäkrar Håkan Modig.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-07

Wagenborg expanderar

Kalkstensleverantören Nordkalk, som ägs av Rettig-koncernen, har ingått ett ramavtal med Wagenborg att sköta en stor del av Nordkalks sjötransporter från 2015 till och med 2017.

Bertel Karlstedt, Nordkalks vd, är nöjd. – Leveranskedjor, logistiska lösningar och shipping är viktiga för Nordkalk. Vi är mycket nöjda med att ha skrivit på treåriga kontrakt med Wagenborg. Tack vare deras stora flotta med över 180 lastfartyg kan Wagenborg erbjuda Nordkalk och dess kunder flexibla, effektiva och konkurrenskraftiga sjöfrakter.

Egbert Vuursten, vd Wagenborg, understryker att Royal Wagenborg alltid har opererat med Östersjön som kärnmarknad och kommer att göra det även framöver.

– För att uppfylla kommande svaveldirektiv i Östersjöområdet, har Wagenborg gjort omfattande investeringar i nybyggen av isklassade och bränsleeffektiva kombinationsfartyg.

Nordkalk har hittills haft ett upplägg där ett antal olika aktörer skött sjötransporterna. Där kommer Wagenborg nu att inta en klart dominerande roll.

– Vi har haft ett större antal avtal på sjöfrakterna. Nu går en del till Wagenborg, som kommer att sköta över hälften av våra sjötransporter, säger Bertel Karlstedt till Sjöfartstidningen.

Samtidigt meddelar Bore, som också ingår i Rettig-koncernen, att man lämnar kontraktsfarten. Bore förhandlar om att sälja de så kallade kompassfartygen till Wagenborg. Håkan Modig, vd för Bore, säger till Sjöfartstidningen att Bores fartyg emellertid endast skeppat en liten del av Nordkalks volymer.

– Största delen av volymerna går på andra kölar än på våra. Historiskt sett har det förstås varierat med marknadsläget men under de senaste åren har inte Nordkalk haft en speciellt stor roll i våra transporter med CoA-fartygen. Framst har vi servat skogsindustrin med sågade trävaror ut och vad det finns på nordgående.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-07



Finnsailor lämnar Ålands hav

Finlines inleder samarbetsförhandlingar om ett eventuellt flaggbyte för det finskflaggade ropax-fartyget Finnsailor.

Finlines meddelar att det blir klart olönsamt att fortsätta operera ropax-fartyget Finnsailor i sin nuvarande trafik i nästa år. Förutom överkapacitet beror detta på svaveldirektivet. Finlines planerar därför att ta fartyget ur sin trafik och i samband med detta skulle det även lämna det finländska registret.

Samarbetsförhandlingar har inletts med personalen. Upp till 52 personer uppges beröras om fartyget lämnar Finlines trafik och byter flagg.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-07

Finlines säljer två fartyg

Finlines har sålt ropax-fartyget Finn-hansa till Grimaldi för 30 miljoner euro. Finlines ingår i Grimaldi Group.

Ett dotterbolag till Finlines har även undertecknat avtal med en extern köpare om en försäljning av ropax-fartyget Euroferry Brindisi, som tidigare gick i trafik mellan Kapellskär och Nådendal under namnet Finnarrow, för 32,5 miljoner euro. Finnarrow byggdes för Rederi AB Gotland i Indonesien 1996 och hette ursprungligen Gotland. Finlines köpte fartyget 1997.

Orsaken till att dessa två fartyg avyttras uppges vara överkapacitet. Ingetdera fartyget har därför kunnat opereras lönsamt, meddelar man på Finlines.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-28

Finlines visar intresse för Polferries

Finlines har för avsikt att delta i privatiseringen av Polferries.

När polska Ministry of Treasury återupptar försäljningen av Polska Zegluga Baltyka SA, som driver färjetrafik under varumärket Polferries, kommer Finlines att delta.

Polferries har sammanlagt tre färjor i trafik på linjerna Nynäshamn–Gdansk och Ystad–Swinoujście.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-28

Wagenborg ingår avtal med Wärtsilä

Wagenborg Shipping har ingått ett sex-årigt avtal med Wärtsilä för 15 av rederiets torrlastfartyg. Till fast pris kommer Wärtsilä att svara för all planering av underhåll samt ta hand om service av maskiner och propulsionsystem.

Wagenborg kommer att använda sig av Wärtsiläs Remote Condition Monitoring System, ett fjärrövervakningssystem för maskineriets kondition.

Wärtsilä uppger att systemet möjliggör optimal anpassning av underhållsarbete i relation till det aktuella tillståndet för maskineriet. Tack vare konditionsövervakning och noggrann underhållsplanering kan serviceintervallen förlängas.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-16

Meriaura köper Polaris

Inom segmentet för mindre torrbulk sker en klar förnyring och modernisering av flottan i Finland. Meriaura, som opererar såväl fartyg som ägs av bolag inom gruppen som inhyrt tonnage, kommer i nästa år att ha utökat sin kapacitet inom småbulk med omkring en tredjedel jämfört med 2014.

VG-Shipping inom Meriaura-gruppen avtalat om köp av det kombinredare roro- och bulkfartyget Polaris på 6.500 dwt med isklass 1A Super. Fartyget är byggt 1988 och kommer att befraktas och opereras av Meriaura.

Överlåtelse sker i februari eller mars 2015 och fartyget får då ett nytt namn. – Förutom krävande projektlast, är fartyget lämpligt för bulklast och kommer också att sysselsättas med våra skeppningar av biomassa, säger Jussi Mälkiä.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-18



Stena Line utökar i Nynäshamn

Trafiken mellan Nynäshamn och Ventspils i Lettland får utökad turlista med fler fartyg.

Stena Line förstärker trafiken på Nynäshamn genom att ta in färjorna Ask och Urd vid sidan av sin ordinarie trafik mellan Travemünde och Liepaja. För närvarande är ropax-fartygen Scottish Viking och Stena Flavia insatta på linjen mellan Nynäshamn och Ventspils.

Med introduktionen av Ask och Urd kan Stena Line utöka turlistan från sex till åtta avgångar per vecka.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-15

Mann och Stena i samarbete



Som Sjöfartstidningen redan tidigare rapporterat kommer Mann Lines att ersätta roro-fartyget Estraden med ett större fartyg efter årsskiftet. Det är nu klart att ersättaren blir Stena Foreteller som hyrs in från Stena RoRo. Dessutom inleder Mann Lines ett strategiskt samarbete med Stena Line.

Samarbetet går ut på att komplettera varandras verksamheter, förklarar Anders Peterson, på Stena Line. Upplägget ser ut så att Stena RoRo chartrar ut Stena Foreteller till Mann Lines. Stena Line har en space charter på fartyget, det vill säga hyr en del av kapaciteten.

I Mann Lines roro-linje ingår Åbo, Bremerhaven, Harwich, Cuxhaven och Paldiski. Rundresan tar en vecka.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-17

SOL tillbaka på linjen Göteborg-Zeebrugge

Svenska Orientlinien tar tillbaka Stora Ensos transporter av SECU-boxar från Göteborg till Zeebrugge. Fartygen Slingeborg och Schieborg, som ägs av Wagenborg Shipping, fortsätter trafiken.

Svenska Orientlinien har ansvarat för driften av Stora Ensos linje Göteborg-Zeebrugge under större delen av de 15 år linjen funnits. Allt utrymme i fartygen som Stora Enso inte utnyttjade, marknadsfördes och såldes däremot av Cobelfret. Så det var Cobelfret som syntes utåt, även under alla de år som SOL stod för driften.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-28

Tredje fartyg till SOL på Hangö

Svenska Orient Linien, SOL, kommer från slutet av januari 2015 att operera tre ro-ro-fartyg permanent på sin linje mellan Hangö och Rostock. Det är Merchant som tas in som tredje fartyg.

På linjen opereras sedan tidigare Vikingland och Vasaland. De är alla systerfartyg med isklass 1A Super och en kapacitet på 2.100 lastmeter vardera. Fartygen levererades av Rauma-Repolä i Raumo mellan 1981 och 1984 för att gå i trafik för dåvarande Finn carriers.

Med tre fartyg kan SOL erbjuda fem avgångar per riktning och vecka.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-04

SOL inleder linjetrafik på norra Finland

Från och med 1 december 2014 ökar Svenska Orient Linien sin verksamhet i linjetrafiken mellan Finland, Tyskland, Benelux-länderna och Storbritannien. Ett ro-ro-fartyg kommer att sysselsättas på linjen Kemi-Uleåborg-Lübeck och två ro-ro-fartyg på linjen Uleåborg-Kemi-Lübeck-Zeebrugge-Antwerpen-Tilbury.

All trafik för Stora Enso från norra Finland har hittills gått via Göteborg och därifrån vidare med andra fartyg till Storbritannien och Belgien. I det nya upplägget faller Göteborg bort och fartygen går från norra Finland direkt till destinationerna på kontinenten och i England.

SOL North Europe Services kommer att operera linjerna på uppdrag av Stora Enso, medan SOL Continent Line kommer att marknadsföra och sälja fraktkapaciteten.

Trafiken sköts med systerfartygen Trans Paper, Trans Pulp och Trans Timber, som är byggda i Raumo 2006 och 2007 till isklass 1A Super. Fartygen långtidschartras av Stora Enso och har en lastkapacitet på 2.774 längdmeter vardera.

Tidigare skötes linjen mellan norra Finland och Göteborg via Lübeck kommersiellt av TransAtlantic under namnet TransLumi Line. TransAtlantic fortsätter oförändrat att driva de tre fartygen med ansvar för bemanning och teknisk management.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-28

Miranda fortsätter

på Medelhavet

Spanska Trasmediterranea förlänger sin timecharter för det åländska ro-ro-fartyget Miranda med två plus två månader. Om optionen deklarerar är alltså fartyget sysselsatt till slutet av april 2015.

– Vi hade vårt tidigare avtal till slutet av december. Nu har vi alla våra fartyg sysselsatta minst en bit in i nästa år, vilket är positivt på den marknad som trots allt råder. Vi ser ganska positivt på framtiden, säger vice vd Eva Mikkola-Karlström, på Godby Shipping, till Sjöfartstidningen.

Miranda inledde sin tidsbefraktning för Trasmediterranea i januari 2013 och den har kontinuerligt förlängts. Fartyget går i linjetrafik med gods mellan spanska fastlandet och Balearerna.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-03



Åländsk ro-ro till Nordsjön

Mistral inleder en drygt ett års charter för P&O Ferries. Fartyget ska gå i linjetrafik mellan Storbritannien och Belgien från oktober 2014 till december 2015. Mistral är utrustad med variable VFD-teknik för att reducera bunkerförbrukningen. Den går ut på att huvudmaskinen kan opereras med varierande varvtal samtidigt som axelgeneratorn är inkopplad.

Trots att marknaden är fortsättningsvis svag säger Godby Shippings vice vd Eva Mikkola-Karlström till Sjöfartstidningen att det ser positivt ut för Godby Shipping med alla sju fartyg sysselsatta.

– P&O Ferries är ett intressant bolag som det ska bli roligt att börja samarbeta med. Det är samtidigt fint att det finns befaktare som vill se om sitt hus och positionera sig genom att sysselsätta konkurrenskraftigt och bunkerekonomiskt tonnage.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-10-14

Konkurrensen skärps på Hangö

Kort efter att SOL meddelat att man utökar kapaciteten på linjen Hangö-Rostock går konkurrenten Finnlines ut med information om att man utökar sin trafik mellan Finland och Rostock att även omfatta anlöp av Hangö.

I början av januari 2015 kommer Finnlines att inleda trafik även mellan Hangö och Rostock som ett komplement till den nuvarande linjen Helsingfors-Rostock. Det blir två seglingar per vecka till Rostock från vardera hamnen.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-12-04

Transfennica stops Bilbao route

Transfennica has decided to cease its "Motorways of the Sea" ro-ro service between Bilbao, Portsmouth and Zeebrugge by the end of December 2014.

The route started in September 2007 and saw a steady increase in volumes and results. Due to the upcoming Sulphur Directive per 1 January 2015, which will result in increasing fuel costs, it is expected that up to 50% of the trailer volumes will return to the road. The Board of Directors of Spliethoff Group therefore had to decide there is no profitable future for a ro-ro service on this route.

© Shippax 2014-11-28

Världens största containerfartyg döpt

Maersk Mc-Kinney Møller och de andra fartygen av klassen Triple-E har under en tid varit världens största containerfartyg med en kapacitet på 18.270 TEU. Och rykten går om att större fartyg är på väg.

Men igår namngavs det hittills största fartyget – CSCL Globe med möjlighet att lasta 19.000 TEU.

Den största nyheten med CSCL Globe – förutom att det är världens största containerfartyg – är att de med de nya motorerna beräknas förbruka 20 procent mindre bränsle per TEU, jämfört med 10.000 TEU-containerfartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-11-19



Yhtiöuutiset

Trailer-Link ja Minicarriers ovat päättäneet siirtää Minicarriersin koko varustamotoiminnan Trailer-Linkille 1. tammikuuta 2015 lähtien (liiketoiminnan luovutus). Tämä tarkoittaa, että Minicarriersin kaikki alukset (Misida, Mistral, Mimer ja Midas) siirtyvät Trailer-Linkille.

Kaikki Minicarriersin työntekijät siirtyvät Trailer-Linkille muuttumattomien ehdoin sekä ilman muita toimenpiteitä. Joulukuun palkka maksetaan kuten normaalisti Minicarriersilta. Tammikuusta 2015 lähtien palkka maksetaan Trailer-Linkiltä. Trailer-Linkin työntekijöille tämä ei tuo mitään muutoksia.

Godby Shipping on vuosien ajan työskennellyt tiiviisti näiden kahden laivanomaistajayhtiön, Trailer-Linkin ja Minicarriersin, kanssa. Yhteistyö vahvistuu nyt entisestään liiketoiminnan luovutuksen myötä ja tekee meistä vahvempia pankkeja, asiakkaita sekä tavaran-toimittajia kohtaan.

Godby Shipping jatkaa alusten Link Star, Mimer, Midas, Mistral, Miranda, Misana ja Misida varustamoyhtiönä.
 Dan



Uusien työntekijöiden työ sopimukset

Yhtiörakenteen muutoksen takia kaikki uudet työ sopimukset laaditaan 1.1.2015 lähtien Trailer-Linkin nimissä. Samalla lisätään sopimukseen merkintä, että sopimus koskee yhtiön kaikkia aluksia (applicable on all vessels of the Company); tämä lähinnä keventämään byrokratiaa henkilöiden siirtyessä laivasta toiseen (toki toimen muuttuessa on laadittava uusi työ sopimus) ja myös muistuttamaan kaikkia, että aluksesta riippumatta työskentelemme kaikki yhdessä koko yhtiön hyväksi.

Sari

Yhtiörakenne

Muutos yhtiörakenteessa tarkoittaa siis, että tammikuusta 2015 lähtien Trailer-Link omistaa yhtiön kaikki seitsemän alusta. Osana kauppaa Minicarriers on saanut Trailer-Linkin osakkeita.

Minicarriersin osuus Trailer-Linkistä tulee olemaan noin 60% kun taas Godby Shippingin osuus pienenee 100 prosentista noin 40 prosenttiin.

Ja mitä varten teemme tämän? Lyhykäisyydessään, jotta me

- olemme vahvempia neuvotteluissa pankkien ja muiden mahdollisten rahoittajien kanssa
- luomme sopivamman yhtiörakenteen ennen kuin me (Trailer-Link) siirrymme tonnistoverotusjärjestelmään huhtikuussa 2015

Työnjako yhtiössä tulee olemaan seuraava

- Trailer-Link, omistaa kaikki seitsemän alusta, koko merihenkilöstön työnantaja
- Godby Shipping, konttori, konttorihenkilöstön työnantaja, hoitaa kaikki alukset
- Minicarriers, Trailer-Linkin suurin omistaja

Dan

Mistral rahdattu P&O Ferriesille



Mistral on rahdattu P&O Ferriesille ajanjaksoksi lokakuu 2014 - joulukuu 2015. Mistral tulee ajamaan pääsääntöisesti väliä Teesport-Zeebrügge.

Katson, että tämä on todella hyvä uutinen, sillä P&O on vakavasti otettava asiakas, jonka kanssa selvästi on mahdollisuus jatkoon nykyisen sopimuksen jälkeen sekä myös pidemmällä tähtäimellä mahdollisuuksia muiden laivojemme rahtaukseen.

Lisätietoa www.poferries.com

Dan

Mirandalle ja Mimerille jatkoa



Olemme jatkaneet Mirandan sopimusta Transmedin kanssa maaliskuuhun 2015 sekä optiolla toukokuuhun.



CMA CGM on käyttänyt option ja jatkanut Mimerin sopimusta huhtikuuhun 2015 lisäoptiolla heinäkuuhun.

Dan

Rahtaustilanne

NOR LINES



Ylläolevien sopimusten sekä jatkosopimusten myötä kaikki aluksemme ovat työllistettyjä ainakin talven ylitse. Rahtimaksut voisivat tietenkin olla parempia mutta on myönteistä, että kaikki seitsemän alusta ajavat nyt vakaille ja potentiaalisesti pitkäaikaisille asiakkaille. Hyvä asia meille varustamonä sekä turvallista teille aluksilla!

Rahtaustilanne lyhyesti



- Link Star, Nor Lines
- Mimer, CMA CGM
- Midas, CMA CGM
- Mistral, P&O Ferries
- Miranda, Trasmed
- Misana, UPM/Finnlines
- Misida, UPM/Finnlines



Dan

Muutostyöt MGO/MDO-ajoon

Tätä lukiessanne muutostyöt MGO/MDO-ajoon pitäisi olla tehtyjä Link Starin, Midaksen, Mistralin, Mirandan, Misanan ja Misidan osalta.

Kokonaiskustannukset näiden kuuden aluksen muutostöistä ovat noin 650.000 euroa, josta summasta Suomen valtio on myöntänyt avustusta puolet.

Dan

ForMare



MePa käynnistää tammikuussa 2015 ForMare-projektin henkilökohtaisella terveys-, ravinto- ja liikuntaneuvonnalla. Meiltä projektiin otettiin 9 henkilöä, jotka kaikki ovat saaneet tiedon suoraan. Tapaamiset ja testit ovat Helsingissä, Kotkassa ja Maarianhaminassa. Toivotamme onnea kaikille osanottajille sekä toivomme teidän saavan paljon intoa, joka tarttuu myös meihin muihin.

Eva

Mistral Saimalta P&O:lle

Muutaman Nigeriassa, Suezin kanavassa, Djiboutissa, Arabiemiraateissa ja Italiassa vietetyn seikkailullisen kuu-kauden jälkeen Mistral on jälleen palannut sivistyksen Keski-Eurooppaan.

Välimerellä ja Suezin kanavan toisella puolella vietetty aika oli toisaalta mielenkiintoista ja mukavaa mutta toisaalta aika työläistä ja byrokraattista. Niin kulttuuriset kuin myös uskonnollisetkin erot Pohjois-Euroopan ja Afrikan / Lähi-Idän välillä ovat todella isoja, mikä toisinaan vaatii suurta sopeutumiskykyä suomalaisilta merimiehiltä.

Korruptio Suezin kanavassa ja monessa muussa Afrikan maassa on jotain täysin älytöntä. Mitään et saa, ellet jotain anna. Tämä kultainen sääntö tuntuu pitävän paikkansa melkein kaikissa näissä maissa.

Nyt olemme kuitenkin palanneet takaisin tuttuun ja turvalliseen elämänme-noon. Lokakuun puolivälistä lähtien Mistral on ollut rahdattuuna P&O Ferriesille Iso-Britannian ja Belgian/ Alankomaiden väliseen linjaliikenteeseen. Ennen vuodenvaihdetta alus liikennöi 4,5 viikkoa Zeebrüggen ja Tilburyn välisessä liikenteessä täydennettynä muutamalla matkoilla Rotterdamin ja Teesportin välillä. Vuodenvaihteen jälkeen Mistral asettuu lopulliselle linjalleen Zeebrüggen ja Teesportin välille.

Matkalla Italiasta Pohjanmerelle alus oli 5 päivää telakalla Luoteis-Espanjan Vigossa, jossa laivan pohja pestiin ja maalattiin. Sieltä matka jatkui Rotterdamin Europoorttiin, jonne saavuimme 14. lokakuuta. Europoortissa laiva makasi 3 viikkoa satamassa ja tänä aikana P&O suoritti aluksen tarkan katselmuksen, sekä kokeili laivan soveltumista eri laituripaikkoihin. Myös polttoainetankit pestiin tänä aikana, jotta olisimme valmiita MGO:n käyttöönottoon vuodenvaihteessa.

Europoortista siirryimme rajan yli Zeebrüggeen Belgian puolelle. Siellä jatkoimme eri laitureiden kokeilua. Kaikkien P&O:n tekemien testien, valmistelujen, sekä heidän eri linjojen uudellen järjestelyjen jälkeen olimme valmiita aloittamaan säännöllisen liikennöinnin. Lasti, jota kuljetamme on puhdasta ro-ro lastia koostuen pääasiassa trailereista ja rekoista. Myös rekkojen kuljettajia on matkoilla mukana, minkä vuoksi P&O palkkasi tilapäisesti ylimääräisen talousapulaisen Zeebrügge-Tilbury linjalle, joka on

varsin kiivastahtinen linja 2:lla eri lähdöllä vuorokauden aikana.

Verrattaessa uutta linjaamme edelliseen voi todeta, että auringon paiste ja lämpö on jo vaihtunut sateeseen ja kylmyyteen, ihanasti viilentävä tuulenvire enempi vähempi jatkuvaan talvimyräkkään, ilmassa oleva hiekkapöly märkään sumuun, paperisota ja kaaos täsmälliseen järjestykseen, sekä pitkät ja rauhalliset merimatkat Punaisella merellä ja Intian valtamerellä muutaman tunnin mittaiseen ojan ylitykseen Belgian ja Englannin välillä. Pisin merimatka, joka meillä tulee olemaan on 280 meripeninkulmaa. Matka Salemsta Jebel Aliin on noin 4.130 meripeninkulmaa, mikä on yli 2 kertaa pidempi kuin matka Raumalta Skagenin kautta Pohjois-Espanjaan. Punainen meri on 1.200 mpk. pitkä, mikä vastaa melkein 4:ää Biskajanlahtea Santanderin ja Ushantin välillä.

Huolimatta siitä, että allekirjoittanut ainakin jossain määrin kaipaa sitä, jota meillä viime kuukausien aikana on ollut, tuntuu kuitenkin hyvältä palata lähemmille vesille ja että olemme saaneet luotettavan ja vakaan asiakkaan, jolla on pidempiaikaisia suunnitelmia meille. Myös laiva voi paljon paremmin viileämmässä ilmastossa, kuin 40 asteen helteessä Persianlahdella. Tunnelman laivalla voi sanoa olevan tällä hetkellä odottava ja monet meistä katsovat luottavaisin mielin eteenpäin uskoen uuden linjan alkavan ajan myötä toimia hyvin ja rutiininomaisesti uusien asiakkaidemme kanssa.

✉ **Janne Lustig 2014-11-11**

Birigitta eläkkeelle

Birigitta aloitti meillä toukokuussa 2000 ja tuntuu siltä kuin hän olisi ollut aina täällä. Alusta asti hän on hoitanut palkkamme ja kaiken siihen kuuluvan. Tämän hän on hoitanut esimerkillisessä ja aina lämpimän hymyn kera. Oltuaan osa-aikaeläkeläinen Birigitta siirtyi kokoaikaiselle eläkkeelle lokakuun viimeisenä päivänä. Toivotamme nyt hänelle ja Kjellille paljon yhteistä aikaa purjehduksille, mökkielämälle, lapsille ja lastenlapsille.

Oletan, että Birigitta tulee viettämään myös paljon aikaa ompelukoneensa ääressä ja on varmasti tavattavissa joillakin käsityömessuilla. Kaikkea hyvää!

✉ **Eva**

Mimer Mallorcasta kaakkoon

26.11.2014 kl17:20-18:10

Aikaisemmin aamupäivällä MRCC Palmasta otettiin yhteyttä ja kysyttiin meidän suostumusta yhteisiin harjoituksiin. Tarkoituksena oli että pelastushelikopteri saisi harjoitella laivan kanssa jolla olisi rajoitetusti tilaa ahteritällä. Kl 17:20 helikopteri saapui ja keskusteltuaamme läpi tulevan harjoituksen suunnitelman, pintapelastaja varusteineen laskettiin alas Mimerin ahteritälle. Tämän jälkeen helikopteri otti etäisyyttä tehdäkseen uuden lähestymisen (tämän aikana oli jo ehtinyt tulla pimeää) jonka jälkeen parit potilaineen nostettiin ylös. Lopuksi pintapelastaja nostettiin helikopteriin ja harjoitus todettiin päättyneeksi.

Harjoitus sujui suunnitelman mukaisesti ja pelastushelikopterin miehistö kiittivät hyvästä ja todenmukaisesta harjoituksesta. Me jatkettiin matkaa Algiersiin kl.18:10.

✉ **Tomas Mikkola, päällikkö**



Päällystökokoukset 2015

Vuoden kaikki päällystökokoukset ovat torstaisin: 19 maaliskuuta, 16 huhtikuuta ja 7 toukokuuta.

Päällystökokoukset ovat aikaisemmin olleet päälliköille ja konepäälliköille. Nyt kokeilemme ottaa mukaan myös yliperämiehet sekä 1 konemestari. Päällystökokoukset ovat tärkeä tapa meille antaa ja saada tietoa sekä mielihetkiä. On tärkeää, että kaikki asianomaiset osallistuvat. Laittakaa päivämäärät kalentereihinne ja pitäkää huoli, että ainakin yksi päivämäärästä sopii teille.

✉ **Eva**



Työterveyshuolto

Godby Shippingillä / Trailer-Linkillä on työterveyshuollon sopimus Suomen Terveystalon kanssa sekä Suomen Terveystalon kautta myös Medimar Ålandin kanssa Maarianhaminassa ja Lääkärikeskus Minervan kanssa Raumalla.

Merimieslääkärintodistuksen uusimista varten tulee ottaa yhteys johonkin osoitetuista Suomen Terveystalon toimipisteistä/yhteistyökumppaneista

- Terveystalo Turku Aninkainen
- Terveystalo Kamppi (Helsinki)
- Terveystalo Vaasa
- Terveystalo Kotka
- Medimar Åland
- Lääkärikeskus Minerva (Rauma)

Suomen Terveystalon toimipisteisiin on yhteinen ajanvaraus numerosta +358 30 6000; Medimar +358 18 14404 ja Minerva +358 2 838 0891. Huomiokaa, että joka toinen tarkastus on laajennettu tarkastus ja tämän takia on tärkeää, että tarkastukset tehdään näissä nimetyissä paikoissa.

Muissa sairastapauksissa voi vapaasti käyttää kaikkia Suomen Terveystalon toimipisteitä ja tietenkin myös kunnallisia terveyskeskuksia.

Asioidessanne Suomen Terveystalossa / Medimarissa / Minervassa, lasku tulee suoraan meille; terveyskeskuksessa asioidessanne, maksatte laskun itse ja lähetätte sitten alkuperäisen laskun mak-sutositteineen meille konttoriin, jonka jälkeen saatte korvauksen pankkitilille-nne. Käyntejä muissa yksityisissä lääkärikeskuksissa ei korvata kuin etukäteen sovituihin erityistapauksissa.
✉ Sari

Shipping-glögi ja Lucia

Perjantaina 19 joulukuuta meillä oli perinteinen glögitilaisuus täällä kontto-rissa. Henkilökunta, eläkeläiset ja yhteistyökumppanit olivat kutsuttuja. Noin 50 henkeä kävi tilaisuudessa.

Ahvenanmaan Lucia esiintyi tunnel-mallisesti. Samalla tuemme Folkhäl-sanin luciakeräystä, jonka tuotto tänä vuonna menee hädänalaisten lasten, nuorten ja näiden perheiden auttamiseen Ahvenanmaalla.
✉ Eva

Uusi konttorissa

Nimeni on Sara Ibrahim, olen uusi konttorissa ja tulen toimimaan assisistenttina seuraavat kuusi kuukautta. Muutin Ahvenanmaalle Ruotsista ja nyt joulukuussa aloitin työni Godby Shippingillä. Tällä hetkellä työskentelen henkilöstörekisterin päivityksen parissa digitalisoimalla kaikki dokumentit, pätevyyskirjat jne. Tällä tavoin löydämme kätevämmän tietokoneella henkilöstöä koskevat tiedostot ja tiedot.

Tulevaisuudessa tulette saamaan melko paljon sähköpostia minulta. Tulen esimerkiksi lähettämään alus kerrallaan kopion henkilökortistanne henkilöstörekisteristä teille tarikistettavaksi, jotta kaikki tiedot ovat oikein. Toivottavasti tapaamme konttorissa!

Terveisin

✉ Sara Ibrahim

Sara.ibrahim@godbyshipping.fi

Puhelin +358-18-528296

Palkat 1.3.2015

Sekä miehistön että päällystön taulukko- ja takuupalkkoja sekä euromääräisiä lisä korotetaan sekä ulkomaanliikenteen- että pientonnisto-sopimusten mukaan 1.3.2015 lähtien 0,4 prosentilla. Korotus toteutetaan siten, että miehistön (Suomen Merimies-Unionin) ulkomaanliikenteen taulukkopalkkoja korotetaan kuitenkin vähintään 8 euroa ja pientonnistoalusten takuupalkkoja vähintään 10 euroa.

Samalla haluan muistuttaa työntekijöiden velvollisuudesta esittää tarvittavat todistukset kokemuslisien sekä koulutus- ja tutkintolisien saamiseksi. Kun saamme nämä todistukset ajoissa, niin saatte palkan heti ajantasalle.
✉ Sari

Telakoinnit

Vuoden 2014 aikana olemme telakoineet neljä alusta

- Mimer, Marseille, 31.7-19.8
- Midas, Dominikaaninen tasavalta 26.8-15.9
- Misida, Amsterdam, 4-14.10
- Mistral, Vigo 7-11.10

Tämän jälkeen suunnitellut telakoinnit

- Misana elokuu 2015
- Link Star huhtikuu 2016
- Miranda toukokuu 2016
- Mistral heinäkuu 2016

✉ Dan

Vakuutuksia

Kasko- ja keskeytysvakuutukset on uusittu Alandia Vakuutuksen kanssa, omavastuu on sama kuin ennen eli 165 000 euroa vahingolta.

P&! (vastuuvakuutuksemme) on uusittu Gardin kanssa. Omavastuu pysyy muuttumattomana 50.000 dollaria vahingolta.

Omavastuumme ovat suhteellisen korkeita. Syitä on monia: olemme tulleet vahvemmiksi ja pystymme kantamaan suuremman riskin, tämä on yksi tapa pitää vakuutusmaksut alhaisina, mutta ennen kaikkea – aluksemme ovat ja niiden tulee olla niin hyvin huollettuja, ettemme joudu kärsimään vahingoista ja suunnittelemattomista seisokeista. Tässä asiassa te aluksilla olette olleet taitavia, meillä on erittäin vähän vahinkoja eli vahinkotilastomme on erittäin hyvä. Kiitämme siitä teitä, Jatkaa samaan tapaan!

✉ Eva

Rekrytointipanostukset

Syksyn aikana meillä on ollut eri tapahtumia merenkulunopiskelijoille.

Olemme kutsuneet heidät pizzalle ja katsomaan jalkapalloa kun IFK:lla on ollut kotipelejä. Valmistuvan konemestari luokan (ammattikorkeakoulu) kanssa olimme pelaamassa paint ballia ja illallisella. Yhteensä 60 opiskelijaa on osallistunut tapahtumiin. Tapahtumiin osallista ensimmäisen vuoden opiskelijoista valitsimme kaksi, joille takasimme harjoittelupaikan meillä.

Harjoittelijat ovat meille tärkeä osa rekrytointia ja meillä on ollut tapana pitää koko ajan kaksi harjoittelijaa alusta kohden.

Koska viiime vuosina liikenteemme on siirtynyt kauemmaksi Suomesta, on myös ikävä kyllä harjoittelijoiden määrä laskenut. Nyt yritämme taas aktiivisemmin ottaa harjoittelijoita myös Mimerille, Midakselle ja Mirandalle / Mistralille (riippuen tietenkin hyttikapasiteetista).

✉ Eva

Vuoden joululahja

Jatkamme terveysteemalla ja kaikki saavat liikuntaa 50 eurolla. Tarkempaa tietoa on lähetetty aluksille sekä kaikille kotiin sähköpostitse. Uusia liikuntalehtiä on myös tulossa.

✉ Eva



Containershipsille lisää LNG-laivoja

Containerships tekee jätti-investoinnit nesteytettyllä LNG-maakaasulla kulkeviin aluksiin. Investointien yhteenlaskettu arvo nousee noin 250–300 miljoonaan euroon. Lukuun on laskettu myös maapuolelle tehtävät hankinnat.

Containerships kertoi tilanneensa kaksi uutta LNG:llä kulkevaa alusta, jotka ovat tulossa liikenteeseen vuoden 2017 aikana. Jo aiemmin tilatut kaksi laivaa tulevat liikenteeseen 2016.

Containerships sanoo olevansa ensimmäinen eurooppalainen toimija, joka hyödyntää LNG:tä meriliikenteen tavarakuljetuksessa. Containerships aikarahtaa alukset pitkäaikaisilla sopimuksilla GNS Shipping/Nordic Hamburg-varustamolta.

© MEPA uutissähke 2014-09-29

Töitä riittänee myös suomalaisosajille

Containershipsin Kari-Pekka Laaksonen kertoo, että tarkoituksena on hankkia 8–10 LNG:llä kulkevaa laivaa. Yhtiöllä on nyt liikenteessä 10–14 laivaa sesongista riippuen. Osa niistä toimii Väli-merellä, jota uudet ympäristösäännöt eivät koske.

– Aikarahtausten lisäksi harkitsemme myös vastaavien alusten hankkimista omistukseemme. Tämä merkitsisi merkittäviä lisäinvestointeja ja uusia uramahdollisuuksia suomalaisille alan ammattilaisille, Laaksonen kertoi.

© MEPA uutissähke 2014-09-29

LNG-terminaalit Suomeen ja Viroon

Pääministeri Alexander Stubb ja Viron pääministeri Taavi Roivas ovat sopineet yhteisestä suunnitelmasta nesteytetyn maakaasun LNG:n tuontiterminaalien rakentamiseksi Suomen ja Viron välille. Isompi terminaalit on tulossa Suomeen ja pienempi Viroon.

Suunnitelmaan kuuluu myös kaasuputken rakentaminen Suomen ja Viron välille. Gasum valmistele kahta vaihtoehtoista sijoituspaikkaa (Tolkkinen ja Inkoo) LNG:n terminaalille Etelä-Suomeen.

© MEPA uutissähke 2014-11-24

Viking Grace on maailman ympäristöystävällisin matkustaja-alus

Viking Grace on saanut kansainvälisen ympäristöpalkinnon kestävänsä kehityksen ratkaisuisistaan. 2014 Skål Sustainable Tourism Award-palkinto, joka myönnetään kestävänsä kehityksen matkailun edistämisestä, annettiin Viking Gracelle sunnuntaina Meksikossa.

© MEPA uutissähke 2014-11-03

Gotland will get an LNG-powered ferry

November 14. Rederi AB Gotland has signed a contract with the GSI Shipyard in China for an LNG-powered ropax ferry.

The concept is an evolution of the current SF 1500 ships, also built in China. The 1650-pax ferry is expected in 2017.

© Shippax 2014-11-14



LM arvioi rikkidirektiivin vaikutusten jäävän pelättyä pienemmiksi

Syynä on se, että suurilla vientiyrityksillä on varustamojen kanssa pitkät sopimukset, jotka ulottuvat jopa 5 vuotta eteenpäin. Samaan aikaan laivateknologia kehittyi niin, että rikkipäästöt minimoituvat muun muassa nesteytettyä maakaasua käyttävien laivojen ansiosta. – Jotkut vientiyritykset ovat kertoneet, että kuljetusmaksut jopa laskevat vähän, kertoo yksikönpäällikkö Tero Jokilehto liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Rikkipesurit tai rikkipitoisuudeltaan alhaisten öljypohjaisten polttoaineiden käyttö nostavat Liikenteen turvallisuusviraston Trafinit laskelmien mukaan kustannuksia 1,1–3,9 prosenttia. – Suuri ventiala metsäteollisuus on kuitenkin edelleen sitä mieltä, että rikkidirektiivi nostaa laivakuljetusten kustannuksia merkittävästi.

© MEPA uutissähke 2014-09-29

Laivojen jäteveden lasku Itämereen saattaa jatkua

Lykkäystä ehdottivat Saksa, Puola ja Venäjä, jotka eivät olleet valmiita raportoimaan satamiensa vastaanotokapasiteetin riittävästä Itämeren suojelukomissio HELCOMin kokouksessa.

Itämeren alueella vieraillee vuosittain noin kolme miljoonaa risteilyvierasta. Matkustajien jätevesien mukana mereen päätyy pesuaineita, bakteereja ja rehevöitymistä edistäviä ravinteita.

Koska jätevesipäästöt tapahtuvat lyhyen risteilykauden aikana ja rajoitetulla alueella, niiden vaikutukset voivat olla paikallisesti merkittäviä

© MEPA uutissähke 2014-11-10

Moni varustamo siirtyy meridieseliin

Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja Olof Widen sanoo, että vuoden vaihteessa suurin osa SECA-alueella liikennöivistä suomalaisaluksista siirtyy MGO:n eli meridieseliin käyttöön. – Sadasta aluksesta 87 siirtyy MGO:hon ja loput 13 käyttävät jaksossa rikkipesureita tai LNG:tä, Widen arvelee.

Meridiesel maksaa noin 900 euroa tonnilta, kun vielä nyt polttoaineeksi hyväksyttävä raskas polttoöljy maksaa noin 600 euroa tonnilta. Sen seurauksena asiakkaat joutuvat maksamaan rahdista 10–15 prosenttia nykyistä enemmän.

– Itse uskon, että LNG on tulevaisuuden ratkaisu, kunhan infrastruktuuria kehitetään, Widen sanoo.

© MEPA uutissähke 2014-10-06

Bippolttööljyä Meriauran aluksiin

Meriaura Group-yritysryhmään osittain kuuluva VG-Shipping-varustamo valmistele parhaillaan Uuteenkaupunkiin uutta tehdasta, jossa aletaan valmistaa biopolttööljyä merenkulun tarpeisiin.

Aikaisemmin bioöljyä on tehty pieniä määriä Uudessakaupungissa toimivan kalankasvatuslaitos Sybimarin yhteydessä. Lähtövalmiudessa laivojen bioöljyä valmistetaan myös käytetyistä kasviöljyistä ja metsäteollisuuden sivutuotteista.

© MEPA uutissähke 2014-11-03



Harvat asentavat rikkipesurin

SV:n toimitusjohtaja Widénin mukaan Suomen lipun alla kulkevista yhdistyksen jäsenaluksista 85 prosenttia vaihtaa polttoainetta ja vain 15 prosenttiin aluksista asennetaan pesuri. Hallitus varasi 60 miljoonaa euroa tukea varustamoille pesuri- tai polttoaineteknisiin investointeihin.

Puolet oli tarkoitettu uusille aluksille, puolet jälkiasennuksiin vanhoihin laivoihin. Polttoaineen vaihtaminen on varustamoille edullisempaa kuin rikkipesurin asentaminen. Lisäksi polttoaineiden hinnat ovat ratkaisevasti laskeutuneet.

© MEPA uutissähke 2014-11-17

Pesurin hinta voi olla aluksen arvoa suurempi

Tukijärjestelmä ei rikkipesureiden osalta ole toiminut, koska EU:n säännösten mukaan tukea ei voi myöntää investoinneille, jotka tulevat kannattaviksi viiden vuoden aikana. Muutamien varustamot ovat peruneet pesurihakemuksiaan. Toisaalta liikenne- ja viestintäministeriö on myös hylännyt pesureihin haettuja avustuksia. Olof Widénin mukaan ne harvat pesurit, jotka suomalaislaivoihin on asennettu, on asennettu varustamojen kustannuksella.

© MEPA uutissähke 2014-11-17

Rikkidirektiivi lisää konttikuljetuksia

Langh Ship Cargo Solutionsin tuote-päällikkö Markku Yli-Kahrin mukaan paineet lastin yksiköintiin kasvavat koska lasteja ei kannata enää ajaa isoilla aluksilla tai ilman pakokaasupesuria olevalla aluksella. Kappaletavaran yksiköinti jo tehtaalla on sekä aikaa että kustannuksia säästävää.

© MEPA uutissähke 2014-11-10

Vähärikkistä polttoainetta ja bunkkerilaiva Nesteeltä

Uuden polttoaineen jakelu aloitetaan Suomessa joulukuun puolivälissä. Vähärikkinen polttoaine on ollut koe-käytössä viidessä aluksessa. Vuoden lopulla Neste tarjoaa Helsingin satamissa polttoainetta myös bunkkerialuksesta. Nesteeltä kerrottiin, että bunkkerilaivasta tiedotetaan erikseen parin viikon sisällä.

© MEPA uutissähke 2014-12-01

Rikkidirektiivin valvonta

Päästörajan noudattamista valvotaan tarkastuskäynneillä ja polttoainenäytteillä. Tarkastuskäynti satamassa tehdään, jos on syytä epäillä rikkomusta.

EU-tasolla on sovittu laivojen profiloimista, jolloin nähdään, mitkä alukset ovat todennäköisimpiä direktiivin rikkojia. Laivoista pitää löytyä asiakirjoista merkinnät siitä, että rajoitusalueella ei ole käytetty luvattomia polttoaineita.

© MEPA uutissähke 2014-12-15

Estradenin roottoripurje on asennettu

18 metriä korkean, pyörivän sylinteripurjeen on kehittänyt helsinkiläinen Norsepower. Aputyöntövoimalaitetta testataan aluksella kolmen kuukauden ajan. Estraden siirtyy vuoden vaihteessa P&O-varustamon liikenteeseen Pohjanmerelle. Tuuliolot ovat siellä suotuisat roottoripurjeen merikoeajolle. Purje tuottaa työntövoimaa niin sanotun Magnus-ilmion avulla. Kun ulkovaippaa pyöritetään sivutuulesta, sylinterin etupuolelle muodostuu alipaine ja takapuolelle ylipaine. Paine-ero tuottaa työntövoimaa. Kuva:

<http://tiedostot.mepa.fi/estraden.jpg>

© MEPA uutissähke 2014-12-01



Propulsiojärjestelmät Star-laivoihin

Finnlines on tilannut propulsiojärjestelmän uudistuksen neljään Star-luokan ropax-alukseensa. Nämä muutosprojektit tullaan tekemään vuodenvaihteen ympärillä.

Uusi potkuri- ja peräsinjärjestelmä parantaa tuntuvasti aluksen suhteellista propulsiohyötysuhdetta ja siten vähentää alusten polttoaineen kulutusta.

© MEPA uutissähke 2014-11-10

Viking Gracella hukka-lämpö hyödynnetään

Ruotsalainen Climeons Ocean Marine-järjestelmä muuntaa pääkoneistosta tulevan hukkalämmön sähköksi. Systemiä on räätälöity Viking Gracen tarpeisiin ja valmistuessaan se tuottaa 700.000 kWh sähköä laivan verkkoon vuodessa. Arvioitu polttoainestä 200 cbm/v.

© MEPA uutissähke 2014-12-01

Tallink Silja bunkraa Helsingissä

Rikkidirektiivin määräysten mukaisesti käyttää jatkossa vain vähärikkistä meridieseliä ja vaihtaa tankkaussatamansa tammikuun alusta Helsinkiin ja Turkuun. Nyt varustamo tankkaa laivansa Tallinnassa ja Tukholmassa. Tallink Silja käyttää Neste Oilin jalostamaa vähärikkistä meridieseliä.

Rikkipesureita ei Tallink Silja ole asentanut laivoihinsa osin hinnan, osin vielä kehitysvaiheessa olevan tekniikan vuoksi.

© MEPA uutissähke 2014-12-08

Sopimus painolastivesistä tulossa

Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n vuoden 2004 yleissopimus painolastivesistä on määrä tulla voimaan, kun sen on ratifioinut 30 valtiota, jotka edustavat vähintään 35:tä prosenttia maailman kauppalaivaston tonnista.

Tähän mennessä sopimuksen on ratifioinut 43 valtiota, jotka edustavat 33:tä prosenttia tonnista. Suomessa prosessi on vielä kesken.

© MEPA uutissähke 2014-12-08

Öljyn hinnan halpeneminen hyödyttää varustamoita

Varsinkin sopimusliikenteessä olevat, itse bunkkerikulut maksavat yhtiöt hyötyvät reilusti pudonneista hinnoista.

Öljyn hinnan lasku on myös kasvattanut kuljetusmääriä ja nostanut rahteja. VLCC-tankkereiden päivärahat kolminkertaistuvat jo 100.000 USD:n haamurajaa Lähi-Idän ja Aasian välisillä matkoilla.

© MEPA uutissähke 2014-12-22



Grimaldi vahvistaa omistustaan Finnlinesista

Sukuyhtiö on ostanut hiljalleen lisää Finnlinesin osakkeita Helsingin pörssin kautta. Viime vuoden lopulla Grimaldi Groupin omistusosuus oli 73 prosenttia, mutta elokuun lopulla sen osuus oli kasvanut jo 78 prosenttiin. Työeläkeyhtiö Ilmarisen osuus on niukasti yli kymmenen prosenttia.

Finnlines liittyi suomalaisen tonnistoverotukseen ja siirsi aluksia Ruotsista Suomen lipun alle. Nykyisin sillä on suomalaisia laivoja parikymmentä, saman verran kuin ennen ulosliputuksia joskus 1990-luvulla.

Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zitting kiittelee jämäköistä toimista, jotka pitävät kokan kurssissa tulevinakin vuosina. Myös varustamoyhdistyksen toimitusjohtaja Olof Widén pitää otteista, joiden hän katsoo osoittavan merenkulualan tuntemista.

© MEPA uutissähke 2014-09-22

Finnlines on kiinnostunut Polferriesin osakkeista

Finnlines aikoo osallistua neuvottelumenettelyyn, kun Puolan valtiovarainministeriö avaa uudelleen Polferriesin osakkeiden myyntiä koskevan prosessin.

Polferriesin liiketoiminnan pääalue on kansainvälisten lauttakuljetuspalveluiden tuottaminen sekä ryhmämatkojen ja yksittäisten henkilöiden laivamatkojen organisointi Polferries-nimellä.

Polferries on yksi tärkeistä Puolan valtion omistamista varustamoista, joka tarjoaa merenkulun linjaliikennepalveluita eteläisellä Itämerellä Puolan ja Ruotsin/Tanskan välillä kolmella ropax- ja matkustaja-aluksellaan.

© MEPA uutissähke 2014-11-03



Finnlinesin yt-neuvottelut päättyivät

Neuvottelut koskivat Finnsailor-alusta, jolta irtisanotaan toistaiseksi enintään 41 henkilöä. Finnlinesin laskelmien perusteella Finnsailorin käyttö linjaliikenteessä olisi ensi vuonna kannattamatonta. Yksi syy kannattamattomuuteen on rikkidirektiivin voimaantulo vuoden alusta.

© MEPA uutissähke 2014-12-01

Finnlines ottaa käyttöön polttoainelisen

Finnlines on tehnyt päätöksen asentaa rikkipesurit 14 alukseen. Muut liikenteessä olevat alukset tulevat käyttämään vähärikkisempää MGO-polttoainetta (Marine Gas Oil). Lisäkustannusten aiheuttaman rasitteen jakamiseksi aletaan periä rikkilisää, jonka suuruus riippuu käytettävästä reitistä ja liikennealueesta. Yleissääntönä rikkilisä tulee olemaan 10% kokonaisrahdistä.

© MEPA uutissähke 2014-10-13

PAF toimittaa rahapeli-järjestelmät viiteen Finnlinesin alukseen

Ahvenanmaan rahapeliyhdistyksen PAF:n sääntöjen mukaan alusten on oltava rekisteröityjä Ahvenanmaalle. Finneaglen ja Finnsailorin kotisatama on jo muutettu – Mariehamn. Vielä rekisteröidään Finnmaid ja Finnstar sekä vielä nimeämätön alus.

Finnlinesiltä kerrottiin Åland-lehdelle, että PAF-sopimus on yhtiölle edullisempi, kuin vastaava RAY-sopimus.

© MEPA uutissähke 2014-10-20

Finnhansa Istanbulin lähistöllä

Finnlines Oyj on myynyt Finnhansan Grimaldi-konsernille 30 miljoonan euron markkinahintaan ja Finnlinesin tytäryhtiö on allekirjoittanut 32,5 miljoonan euron myyntisopimuksen Euroferry Brindisistä (ex Finnarrow) ulkopuolisen tahon kanssa.

Sekä Finnhansan että Finnarrowin käyttö on ollut kannattamatonta markkinoilla olevan ylikapasiteetin takia.

© MEPA uutissähke 2014-11-03

Finnlinesin tulos parani

Kolmannen vuosineljänneksen aikana Finnlinesilla oli keskimäärin 24 alusta omissa liikenteessään, tulos oli 18,1 miljoonaa euroa.

Ylikapasiteettia on purettu aluksia myymällä, henkilöstöä on vähennetty, muutokset laivastossa ja liikenteessä ovat tehostaneet toimintaa, polttoainekustannuksia on pienennetty, tuottavuutta on kasvatettu ja korollisen velan määrä on pienentynyt.

© MEPA uutissähke 2014-11-10



Stena Foreteller korvaa kanaaliin siirtyvän Estradenin

Mann Linesin lukuun Turusta ajanut Boren m/s Estraden aloittaa P&O Ferriesin rahtauksessa vuoden alussa. Tilalle Mann Linesille tulee vuonna 2001 rakennettu ruotsalainen Stena Foreteller, 3.000 kaistametria.

© MEPA uutissähke 2014-11-17

Meyer Turku-telakalle aiesopimus LNG-laivasta

Tallink ja Meyer Turku ovat allekirjoittaneet aiesopimuksen 230 Meur arvoisen matkustaja-autolautan rakentamisesta Tallinnan ja Helsingin väliseen reittiliikenteeseen. Hankkeen työllistävä vaikutus on noin 2.000 miestyövuotta. Uusi laiva on noin 212 metriä pitkä ja sen bruttovetoisuus on 49.000 tonnia, sen suunniteltu matkustajamäärä on 2.800 ja valmistuminen vuoden 2017 alussa.

© MEPA uutissähke 2014-12-15

Eckerö Shippingin Express norjalaisvarustamolle

Sea-Transilla on jo ennestään entisiä suomalaisaluksia tonnistossaan, kuten SC Ahtela ja SC Astrea.

© MEPA uutissähke 2015-01-05

Bore keskittyy roro-toimintaan



Bore laittaa myyntiin kuusi sopimusliikenteessä toimivaa kuivarahtialustaan. Suomen lipun alla seilaavien Fingardin ja Swegardin myyntiprosessi saataneen päätökseen lokakuun 2014 mennessä. Aluksilla on 8 hengen miehistöt.

Wagenborgin kanssa käydään neuvotte-
luja Hollannin lipun alla purjehtivien Nordgardin, Sydgardin, Westgardin ja Ostgardin myynnistä. Nämä neljä alusta luovutetaan suunnitelmien mukaan joulukuun 2014 loppuun mennessä.

Maahenkilöstöä joudutaan myös supi-
stamaan, arviolta enintään 19 nykyisestä 31 työntekijästä. Tavoitteena on Boren mukaan parantaa yrityksen kannattavuutta ja vahvistaa sen asemaa roro-
alusten palveluntarjoajana. Borella on 9 roro-alusta.

© MEPA uutissähke 2014-10-13

Estraden siirtyy myös Kanaalin liikenteeseen

Boren 1999 Raumalla rakennettu roro-
alus on ajanut Mann Linesin rahtia Turusta. Bore on tehnyt sopimuksen P&O Ferries:n kanssa Estradenin siirtymisestä vuoden alusta P&O:n liikenteeseen. Zeebruggesta ajavat jo yhtiön alukset Norsky, Norstream ja Bore Song

© MEPA uutissähke 2014-10-20



Sekamiehitys Boren suomalaisaluksille

Pitkien neuvottelujen tuloksena Bore-
varustamon, Suomen Varustamot ry:n ja Laivanpäällystöliiton, Konepäällystö-
liiton, Merimies-Unionin välillä on pää-
sty sopimukseen sekamiehitysmallista kaikille Boren Suomen lipun alla ole-
ville laivoille. Tavoitteena on siirtyä
uuteen miehitysmalliin vuoden 2015
aikana vapaaehtoisten järjestelyjen
kautta.

© MEPA uutissähke 2014-12-15
12 irtisanotaan

Boren konttorista

Rahtaus ja osa talouspuolesta lopete-
taan, teknistä osaamista jää Maarian-
haminaan. Konttoria ei aikaisemmista
arveluista huolimatta lopeteta, viisi hen-
kilöä jää, kun varustamon maapuolen
YT-neuvottelut saatiin päätökseen
© MEPA uutissähke 2014-12-08

Swegardin ja Fingardin myynnin yt-neuvottelut

– Minimissään neuvottelut kestävät
kuusi viikkoa. Henkilöstömäärän
vähennystarpeesta ei ole ollut vielä tässä
vaiheessa puhetta, Boren tj Håkan
Modig toteaa. Turun Sanomien saaman
tiedon mukaan yhtiö kaavailisi myös
Suomen lipun alla olevien alustensa
suomalaismiehistön vaihtamista EU:n
ulkopuolelta tuleviin miehistöihin.
– Prosessi on edelleen kesken, joten en
halua tässä vaiheessa kommentoida
asiaa, Modig kertoi. Yhtiö on myymässä
kahta sisaralustaan, Swegardia ja
Fingardia. Modig kommentoi kauppoja
Sjöfartstidningenille ja kertoi kaupan
viimeistelyn olevan käynnissä.
© MEPA uutissähke 2014-09-22

Sekamiehitys jo 30:ssä laivassa

Liitot ja varustamot sopivat asiasta
alustavasti 2009 ja ensimmäinen seka-
miehitys suomalaisaluksessa toteutui
seuraavana vuonna. Suomen Varusta-
mot ry:n varatoimitusjohtaja Hans
Ahlström totesi Sjöfartstidningenille,
että sekamiehitettyjen suomalaisalusten
lukumäärä tulee nousemaan
© MEPA uutissähke 2014-12-15

Sea Wind pois Turusta

Tallink suunnittelee Sea Windin siirtä-
mistä pois Turku-Tukholma reitiltä, eh-
kä Suomi-Viro reitille. Yhtiö on aloitta-
nut yt-neuvottelut laivan henkilökunnan
kanssa. Tarkoituksena on muuttaa alus
Viron lipun alle ja hakea kustannus-
säästöjä.
© MEPA uutissähke 2014-10-06

Lillgaard myy aluksia

Yhtiö on löytänyt ostajan Tallinnassa
ylösmaanneille sekä Traderille että
Explorerille. Molemmat alukset ovat
rakennettu 1986 ja ovat Hollannin lipun
alla. Explorerin nimi on jo muuttunut:
Azizeh, lippu Palau.
© MEPA uutissähke 2014-10-20
Mirandan rahtausta
pidennettiin

Godby Shippingin roro-alus on ajanut
Välimerellä jo lähes kahden vuoden
ajan Transmediterranean rahtauksessa.
Miranda liikennöi Suomen lipun alla
Valenciasta Ibizaalle ja Palmaan.
Rahtausta on nyt jatkettu 2 kk + 2 kk
optio.

© MEPA uutissähke 2014-12-08

Mistral rahdattu P&O:lle

Godby Shippingin 1999 Sietaksella
tehty roro-alus on ajellut Välimereltä
Djiboutiin ja Arabiemiraatteihin ja
saapui viime viikolla Rotterdamiin,
josta siirtyi P&O Ferries-varustamon
rahtaukseen. Mistral liikennöi linja-
liikenteessä Englannin ja Belgian
satamien välillä joulukuun 2015
loppuun saakka.

© MEPA uutissähke 2014-10-20

Myös Finnlines lisää Hangon käyntejä

Tammikuun alussa Rostockin ja
Hangon - Helsingin välisen liikenteen
lähtöjä lisätään neljään viikkolähtöön.

Liikennettä hoidetaan kolmella uudella
roro-aluksella. Aluksiin asennetaan
rikkipesurit ja niiden keskimääräinen
lastikapasiteetti on yli 3 000 kaista-
metriä. Erityisesti Hanko-Rostock-
liikenteeseen asetetaan uudenaikainen ja
ympäristöystävällinen roro-alus.
© MEPA uutissähke 2014-12-08

Vanhat Finn carriers rotot liikennöivät Hankoon

Kasvaneen kysynnän johdosta Svenska
Orient Linien, SOL, on päättänyt tuoda
kolmannen aluksen liikennöimään Han-
gon ja Rostockin välistä reittiä.

Merchant tulee liikennöimään Suomen
ja Saksan välisellä lyhyimmällä reitillä
yhdessä sisaralusten Vikinglandin ja
Vasalandin kanssa. Uuden aikataulun
myötä lähtöjä on viikossa viisi suun-
taansa. Laivat ovat Raumalla 1981-1984
rakennetut Oihonna, Arcturus ja
Finnmerchant.

© MEPA uutissähke 2014-12-08



Tempera, Jurmo ja Purha myyntilistalla

Länsi-Suomen saamien tietojen mukaan Neste myy Jurmo- ja Purha-tankkerit lähikuukausien aikana. Tällä hetkellä alusten ostajasta ei ole tietoa eikä tarkemmasta myyntiaikataulusta, mutta myyntityöt on aloitettu.

Merimies-Unionin OSM Shipping Management Finlandin pääluottamusmies Olli Kauranen kritisoi tietoa voimakkaasti. Myös yhtiön kolmas jäljellä oleva alus Tempera on saman kohtalon edessä mutta sen myyntiaikataulu tarkentuu vasta myöhemmin

© MEPA uutissähke 2014-10-06



Kuljetuksia siirtyy Wagenborgille

Rettig-konserniin kuuluva Nordkalk on solminut Wagenborgin kanssa puite-sopimuksen, joka kattaa suurimman osan Nordkalkin merikuljetuksista 2015–2017. Bore on hoitanut osaa kuljetuksista, mutta on käytetty myös muita operaattoreita. Nordkalkin toimitusjohtaja Bertel Karlstedtin mukaan Wagenborg pystyy 180 aluksen laivastollaan tarjoamaan luotettavat kuljetukset

© MEPA uutissähke 2014-10-13

Prima ostaa 2 alusta

Aluksille annetaan nimet Prima Lady ja Prima Donna. Varustamolla on haussa vielä yksi tai kaksi 3.500 dwt kokoluokan alusta, koska rahtausyhteistyö Dennis Maritimen kanssa päättyi.

© MEPA uutissähke 2014-12-22

Godby Shippingin
päivystyspuhelin
+358-50-5244 123

Wärtsilä ja Wagenborg sopimukseen

Wärtsilä vastaa 15 kuivalastialuksen koneistojen ja propulsiojärjestelmien huollon suunnittelusta. Wagenborg käyttää Wärtsilän kaukovalvontajärjestelmää (Remote Condition Monitoring System).

Kiinteähintainen sopimus optimoi huoltotöiden suunnittelua ja parantaa kustannusten kontrollia.

© MEPA uutissähke 2014-10-20

Prima Shipping uudistaa

2.086 dwt Carisma on myyty virolaiselle Vista Shipping - varustamolle. Carissa (2.627 dwt) on myyty Englantiin ja Cleopatra on myynnissä.

Carisman korvaajaksi on tulossa 1995 rakennettu 2.172 dwt Frakto, jonka tuleva omistajayhtiö liputtaa Suomeen.

© MEPA uutissähke 2014-11-03

Koillisväylän kilpailuetu toistaiseksi vähäinen

ESL-Shippingin Kumpula ja Arkadia ovat ajaneet tänä vuonna Jäämeren liikenteessä. Arkadia on ajanut maanrakennusmateriaaleja Kirkkoniemestä Jamalin niemimaan Sabettaan, jonne venäläiset rakentavat LNG:n terminaalisatamaa.

– Niin kauan kun rahtihinnat pysyvät alhaalla, Koillisväylän kilpailuetu muihin pidempiin reitteihin nähden pysyy vähäisenä, ESL:n toimitusjohtaja Mikki Koskinen arvioi.

© MEPA uutissähke 2014-11-10

Olof Widen: tilanne oli odotettavissa

Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja Olof Widen totesi uusimmista YT-uutisista, että huonojen rahtimarkkinoiden takia monille varustamoille ei ole jäänyt investointirahaa rikkipesureihin. Pesuriasennus tai polttoainejärjestelmän muutos on lisäksi suuri riski vanhaan alukseen, jolla on vain lyhytaikainen rahtaus. Widenin mukaan päätös rikki-direktiivistä tehtiin tiukassa aikataulussa, vaikka tekniset ratkaisut olivat täysin auki.

© MEPA uutissähke 2014-10-13

Meriauran liikevaihto kasvoi

edellisestä vuodesta 6.0 miljoonaa euroa eli 16.5 prosenttia. Liikevaihtoa tilikaudelta kertyi 42.4 miljoonaa euroa, kun se edellisellä vuonna oli 36.4 miljoonaa euroa. Liikevaihdon vahvasta kasvusta huolimatta Meriauran tulos heikkeni tuntuvasti viime vuonna.

© MEPA uutissähke 2014-11-24

Meriaura laajentaa

Yritysryhmään kuuluva VG-shipping ostaa 6.500 dwt:n m/s Polariksen, joka on viime aikoina liikennöinyt Saksan lipun alla Raumalta Saksaan. Laiva on 1988 Sietaksella rakennettu yhdistetty roro/bulkalus, jossa peräportti ja lastiluukut. Alus siirtyy Meriauran operointiin helmi-maaliskuussa. Yhtiö ottaa myös aikarahahtaukseen lisää aluksia.

© MEPA uutissähke 2014-12-22

Varustamot uskovat merikuljetusten kysynnän kasvavan

Keskiviikkona julkistetun varustamobarometrin mukaan puolet vastaajista arvioi, että suhdanteet ovat jopa heikentyneet ainakin jonkin verran. Kysely lähetettiin lokakuussa 26 varustamolle, joista 16 vastasi. Merikuljetusrahtien hintojen nousuun uskoo 70 prosenttia vastaajista. Suomen meriliikenteen tuonissa ja viennissä on nähtävissä lievää kasvua. Varustamojen liikevaihto on noussut edelliseen vuoteen verrattuna ja puolet arvioi kasvun jatkuvan.

© MEPA uutissähke 2014-12-08

Langh Shipin sukupolvenvaihdos

Oy Langh Ship Ab saa vuodenvaihteessa uuden toimitusjohtajan, kun nykyinen toimitusjohtaja, merenkulkuneuvos Hans Langh siirtyy varustamon hallituksen puheenjohtajaksi. Uudeksi toimitusjohtajaksi on 1.1.2015 alkaen valittu Laura Langh-Lagerlöf. Hans Langh jää yritykseen neuvonantajaksi.

Langhin sisarukset Laura ja Linda ovat nyt molemmat perheyrittäjien toimitusjohtajia. 31-vuotias Linda Langh aloitti perheen toisen yrityksen, Pesupalvelu Hans Langh Oy:n toimitusjohtajana 2011.

© MEPA uutissähke 2014-11-24



ESL-Shippingin kannattavuus parani

Liikevaihto kolmannella neljänneksellä oli 21,6 miljoonaa euroa (17,5). Tehostuneesta kapasiteetin käytöstä, tehdyistä säästötoimenpiteistä, valliinneista hyvistä operointiolosuhteista ja uusista markkina-alueista johtuen kannattavuus parani merkittävästi. Liikevoitto oli 4,8 miljoonaa euroa (1,8).

© MEPA uutissähke 2014-11-03

Kilpailuvirasto hyväksyi Turun telakan kaupat

TUI Cruisesin tilaamat kaksi uutta risteilijää, Mein Schiff 6 ja 7, saivat vahvistuksen perjantaina, samalla kun kerrottiin, että Saksan kilpailuviranomaiset ovat hyväksyneet telakkakaupan. Saksalainen laivanrakennusyhtiö Mayer Werft omistaa nyt virallisesti 70 prosenttia Turun telakasta ja Suomen valtion Teollisuussijoitus loput 30 prosenttia.

– TUI:n laivojen lisäksi Turussa voitaisiin vielä rakentaa ainakin yksi matkustajalautta taikka pieni risteilijä joka vuosi, Jan Meyer kaavailee. Jos perjantaina saadut kaksi optiolaivaa otetaan huomioon, on Turun telakalla tilauksia aina vuoteen 2019 saakka. Sopimuksessa on myös optio kahdelle lisäalukselle nimeltä Mein Schiff 8 ja 9. Yhden luovutetun TUI-risteilijän lisäksi tilauksessa on siis viisi lisää.

Jan Meyer uskoo, että useat varustamat ovat nyt kiinnostuneita tilaamaan risteilijöitä. Niihin saattaa kuulua myös Royal Caribbean, joka on aikaisemmin tilannut laivoja Turusta.

Royal Caribbeanin tilauksia on erilaisen rahoitusvaikeuksien takia menetetty sittemmin sekä Ranskaan että Saksaan.

© MEPA uutissähke 2014-09-22

Maailman suurin konttilaiva

Taannoin China Shipping Container Lines' in CSCL Globe (19.000 TEU) riisti tittelin Maersk triple E-aluksilta.

Nyt Mediterranean Shipping Company ilmoitti, että sen uudisrakennus MSC Oscar vetää 19.224 20 jalan pituista konttia. MSC Oscar rekisteröidään Panamaan ja se aloittaa operoinnin tammikuussa.

© MEPA uutissähke 2014-12-22

M/T Estrella liikenteeseen

Lundqvistin uudisrakennus sai Japanissa nimekseen Estrella. Aframax-luokan tankkerin (104.000 dwt) päällikkönä aloitti intialainen Ajay Chauhan ja konepäällikkönä venäläinen Sergey Tomilin.

Estrella bunkraa ja ottaa provianttia Singaporesta ja jatkaa kohti Intiaa lastaamaan. Lundqvistilla on ollut aikaisemmin Estrella-niminen alus, joka romutettiin 1985. Seuraava uudisrakennus luovutetaan varustamolle helmikuussa.

© MEPA uutissähke 2014-11-10

Dennis Maritime operoi omilla ja rahdatuilla aluksilla

Toimitusjohtaja Dennis Saari kertoi Sjöfartstidningenille, että mielellään palkkaa lisää suomalaisia merenkuljoita tulevaisuudessa. Hollannista aika-rahdatut alukset pitäisi saada bareboat-rahtaukseen, jolloin suomalaisten määrä voisi lisääntyä.

© MEPA uutissähke 2014-12-29



Mistral movember

M/V Mistralin Masinistit osallistuivat Movemberiin ja lahjoittivat 100 euroa Syöpäsäätiölle. Haastamme muut laivat ja konttorin osallistumaan ensi vuoden Movemberiin. Movemberiin osallistuvat Amis-Henrik, Kalapuikko-Joona, Mursu-Richard ja Mursu-Kristian.

✉ Joona Karvinen

Meriauralle ympäristötukea uusiin aluksiin

Varustamo aikoo tammikuussa allekirjoittaa tilaussopimukset kahdesta 5.000 tonnin aluksesta, jotka tilataan todennäköisesti Hollannista. Tähtäimessä on kaksi 5.000 tonnin Ecoaster-alusta, joiden yhteishinta nousee noin 20 miljoonaan euroon.

Aluksilla on pituutta 103 metriä ja leveyttä 13 metriä. Liikenne- ja viestintäministeri myönsi aluksille kolme miljoonaa euroa ympäristöinvestointitukea.

Samassa yhteydessä ministeriö myönsi 4,5 miljoonan euron tuen ESL Shipping-varustamolle.

© MEPA uutissähke 2014-12-29

Helsingin Jätkäsaaren uusi terminaali

Uusi terminaali tulee vuonna 2017 laiturin päätyyn siten, että laivat kiinnittyvät sen molemmin puolin. Matkustajien kävelymatkat lyhenevät. Vanha terminaali jää risteilykäyttöön. Hinta-arvio 45 mEUR.

© MEPA uutissähke 2014-12-29

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy toukokuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!

Hallitus miettii Arctia Shippingin strategiaa

Valtion omistajaohjauksesta vastaava kehitysministeri Sirpa Paatero (sd) on valmis harkitsemaan suomalaisten jäänmurtaajien päästämistä arktisille alueille öljynporaustehtäviin. Hallituksella on olemassa arktinen strategia. Sen mukaan Suomi on aktiivinen arktinen toimija.

Arctia Shipping olisi valmis tilaamaan pikaisesti kaksi uutta jäänmurtaajaa. Arctia Shipping ei tarvitsisi rahoitukseen valtion varoja. Yhtiö olisi halukas vuokraamaan murtaajia arktisille alueille. Arctia Shippingillä on jo ennestään ollut sopimus esimerkiksi Shellin kanssa, tosin Shell keskeytti öljynporauksensa Alaskassa ympäristöriskien vuoksi. – Valtion jäänmurtotöiden tulevista näkymistä ja hoidosta saadaan selvyttä lähiviikkoina, kun talouspoliittinen valiokunta saa käsiinsä selvitysmies Lauri Ratian raportin Arctia Shippingistä.

© MEPA uutissähke 2014-10-13

Monitoimimurtajia voi käyttää Arktisissa operaatioissa

Hallitus asettuu nyt tukemaan monitoimimurtajien lähettämistä arktisille alueille ja aikoo hankkia niitä lisää - Arctia Shippingille. Valtio-omistaja perustelee monitoimimurtajia sillä, että ne tulevat 30 vuoden elinkaarensa aikana 20–30 miljoonaa euroa edullisemmiksi kuin perinteinen jäänmurtaaja. Käyttöaste on keskimäärin 85%, kun perinteisellä jäänmurtaajalla se on vain 31%.

© MEPA uutissähke 2014-12-01



EKP vaatii laivojen vakuusarvoja laskettavaksi

Varustamoalan lainat ovat herättäneet huolta Euroopan Keskuspankissa. EKP vaatii etenkin saksalaispankkeja korjaamaan laivojen vakuusarvot markkina-hintoja vastaaviksi. Myös hollantilaisilla ja kreikkalaisilla pankeilla on yhä mittavia varustamolainasalkkuja.

© MEPA uutissähke 2014-10-20

Laiva-apteekkien ohjeistuksia uudistetaan

Tällä hetkellä laivojen lääkekaappiin kuuluu tuotteita, joita ei oikeasti ole vuosien ollut markkinoilla. Lisäksi joitain lääkkeitä ei pidetä enää tarkoituksenmukaisina.

Määräys laiva-apteekeista on peräisin vuodelta 1994. Uudistus on juuttunut kerta toisensa perään byrokratian rattaasiin. Nyt lakiluonnos on lausunto-kierroksella ja tavoitteena on, että se lähtee vielä tänä vuonna eduskuntaan. Parhaassa tapauksessa se astuu voimaan ensi vuoden alkupuolella.

© MEPA uutissähke 2014-11-17

Murtajia pitää uusia

Arctia Shippingin koko laivasto korvataan vuoteen 2029 mennessä miljardin euron investoinneilla.

Toimitusjohtaja Tero Vaurasteen mukaan ensimmäisenä korvataan vanhimmat murtaajat eli Voima, Urho ja Sisu. Hän arvioi, että kohtuullisen kokoinen murtaaja maksaa noin 70–150 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2014-12-01

Single Window niputtaa satamakäynnin dokumentit

Single Window tulee olemaan EU:n yhteinen järjestelmä, johon alukset voivat ilmoittaa satamakäynteihin liittyvät viranomaistiedot, kuten tullin, rajavartioston ja merenkulun hallinnon asiakirjat. Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön ensi vuoden aikana.

© MEPA uutissähke 2014-11-10

SLPL haluaa turvata kansipäällystö urakehityksen

Suomen Laivanpäällystöliitto on huolissaan ulkomaisen työvoiman käytöstä suomalaisilla laivoilla. Liiton mukaan varsinkin alemman päällystön virkoja pitäisi säilyttää suomalaisilla merimiehillä, jotta ylemmän päällystöön olisi jatkossakin saatavilla osaavaa, kotimaista työvoimaa. Nyt varustamot ovat lisäämässä ulkomaisen työvoiman käyttöä miehistön lisäksi alipäällystössä palkkakulujen vähentämiseksi.

© MEPA uutissähke 2014-12-01

Merimieseläkelain uudistus etenee

Eduskunnalle on annettu hallituksen esitys uudeksi merimieseläkelainiksi, jonka on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2016 alusta. Merimieseläkekassa sivuilla tiedotetaan uudistuksista: http://www.merimieseläkekassa.fi/fi/Etu_sivu/Yleista/Tiedotteet/Sivut/HEuudeksi%20MELiksiannettu.aspx STM:n info: <http://www.stm.fi/tiedotteet/tiedote/-/view/1897372>

© MEPA uutissähke 2014-12-08

Laiva-apteekit lainsäädännön piiriin

Hallitus esittää, että laiva-apteekeista säädettäisiin jatkossa lailla. Aluksilla tulisi olla laiva-apteekki, joka sisältäisi ensiavun ja sairaanhoidon antamiseen tarvittavat lääkkeet ja hoitotarvikkeet. Myös alusten pelastusveneet ja -lautat tulisi varustaa lääkkeillä ja hoitotarvikkeilla.

Lakiehdotuksessa alukset jaettaisiin luokkiin A, B, C ja D liikennöinnin mukaan. Lailla kumottaisiin laiva-apteekeista annettu Merenkulkuhallituksen määräys, jota sovelletaan nykyisin.

© MEPA uutissähke 2014-12-08