



# FlaskPosten-PulloPosti



2013-03-15 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • 2013-2

## Mimer kör för Nordic Sea Line

Mimer har befraktats till Nordic Sea Line Oy Ltd från början av april till årets slut. Befraktaren har dessutom ytterligare option fram till slutet av 2014.

Nordic Sea Line är ett nystartat bolag, grundat 2012. Personerna bakom är de som i tiderna drev Stella Lines trafik mellan Tyskland och Finland med bland andra Breant på tidsbefraktning samt Mimer och Midas returkapacitet köpt av UPM.

Trafiken blir åtminstone till en början mellan Mäntyluoto och Bremerhafen, senare är tanken att byta till Vasa som huvudsaklig lastningshamn i Finland.

Schemat läggs enligt 14 dagars rundresor vilket möjliggör anlop i ytterligare hamnar.

☒ Dan

## CMA CGM deklarerar optionen för Midas

Midas kontrakt med CMA CGM var på 1+1 år med start från 30 april 2012. Den 27 februari meddelade CMA CGM att de ville utnyttja optionen och förlänga avtalet med ett år, dvs till april 2014.

Samtidigt kom vi överens om att befraktaren fick en ny option på ett år. Om den utnyttjas kör Midas alltså för CMA CGM till april 2015.

Samarbetet med CMA CGM har löpt mycket bra och vi ser förlängningen som ett tydligt tecken på att kunden är nöjd med besättning och fartyg. Tack till alla ombord som gjort sitt yttersta för att få trafiken att fungera.

Vi hoppas att trafiken i Karibien fortsätter under lång tid och att samarbetet med CMA CGM utvecklas och förhoppningsvis även utökas.

☒ Dan



## Miranda förlängning med Trasmed

Även Acciona Trasmediterranea är nöjda och har utnyttjat sin första option och förlängt Mirandas befraktning till slutet av juni. Trasmed har därefter ännu möjlighet att förlänga avtalet till slutet av december 2013.

Goda nyheter och Trasmed motiverade förlängningen på följande sätt *Chrtrs consider Owners and Owners crew very professional and the Vessel a good RoRo and these are the reasons why they wish to extend the contract.*

Vi tackar för detta och konstaterar att de två förlängningarna på dagens svaga marknad är positiva och gör att vi kan hålla fartyg och besättningar sysselsatta.

☒ Dan



## Nya svavelregler 1 januari 2015

Den 1 januari 2015 träder IMO:s och EU:s strängare svavelregler ikraft. Inom SECA-området (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen) gäller bränsle med svavelhalt max 0,1 procent eller godkänt reningssystem.

Det finns förstås olika sätt att hantera detta, bland andra

- Köra på MGO/MDO
- Trafikera utanför SECA-området
- Sälja fartygen
- Installera skrubber
- Konvertera till LNG-drift

Eftersom SECA-området i stort sett helt sammanfaller med vårt normala trafikområde är vi tvungna att göra något.

För de små och "gamla" fartygen Link Star, Mimer och Midas känns det som att trafik utanför SECA-området eller övergång till MGO/MDO är den åtminstone kortsiktigt bästa lösningen. 2015 är fartygen 25-26 år gamla vilket gör stora investeringar svåra att motivera.

Dessutom är de bränslesnåla och går på 12-14 ton per dag i full last. De bör därför vara relativt konkurrenskraftiga även med ett dyrt bränsle.

För Misana och Misida som är nyast håller vi på undersöker installation av VFD-system och torrskrubber. VFD-systemet finns redan på Mistral och Miranda och ger stor bränslebesparing i låga farter, ner mot 13-14 knop. En torrskrubber ger möjlighet att fortsättningsvis köra på högsavligt bränsle.

En installation av VFD-system och torrskrubber är ingen liten investering, vi räknar med totalt ca 2,5-3 miljoner euro per fartyg. Finska staten har anslagit totalt 30 miljoner euro i stöd och vi kommer troligen att ansöka om stöd.

Mera information om systemen

- [www.wetech.fi](http://www.wetech.fi)
- [www.couple-systems.com](http://www.couple-systems.com)

Mistral och Miranda ligger ålders- och storleksmässigt lite mitt i mellan de övriga fartygen och där avvaktar vi med beslut om vad vi ska göra.

☒ Dan

## Övriga kommande miljökrav

Aktiviteten på miljösidan är stor. Nedan i korthet de senaste och kommande regelverken

- 2013 Energy Efficiency Design Index (EEDI) för nya fartyg
- 2013 Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) för alla fartyg
- 2014? Ballast Water Management plan (BWM)
- 2015 Strängare svavelkrav inom SECA (0,1% svavel)
- 2016 Strängare NOx-krav för nya fartyg
- 2018? CO2-krav eller system för utsläppsrätter
- År? Begränsning av utsläpp av partiklar (black carbon)
- År? Begränsning av NOx-utsläpp existerande fartyg
- År? Begränsning av utsläpp av avloppsvatten

☒ Dan

## Maritime Labour Convention (MLC)

Den 1 mars 2013 trädde den så kallade fartygssäkerhetslagen i kraft. Detta innebär att från och med den 20 augusti 2013 skall alla våra fartyg ha ett sjöarbetscertifikat. Det är Trafi som beviljar certifikaten enligt följande procedur

1. Arbetarskyddsmyndigheten gör en inspektion ombord och skickar ett utlåtande (inom en månad) till Trafi
2. Befälhavaren intygar till Trafi att vi har ett bemanningsintyg (som Trafi utfärdat) och att behörigheter för de ombord är i enlighet med det, samt att skeppsapoteket är i skick (görs samma dag som arbetarskyddsinspektören är ombord).
3. Vi har skickat en förklaring till Trafi om hur vi uppfyller arbetsvillkoren (kallas DMLC II).

### Redaktionsruta

FlaskPosten 2013/2  
PulloPosti 2013/2

Redaktör/toimittaja  
Dan Mikkola

Översättning/  
käännöstyo  
Visa Konttinen

Datum/päivämäärä  
2013-03-15

Upplaga/lukumäärä  
300



Godby Shipping Ab  
www.godbyshipping.fi  
[dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:dan.mikkola@godbyshipping.fi)

MLC reglerar enkelt sagt sjöfarens rättigheter. För oss är det alltså inga konstigheter med att alla har arbetsavtal, vi betalar ut löner, man får gå till läkare om man blir sjuk, man får bo i en hytt med säng och man får mat (gratis) när ombord etc. Vi uppfyller alltså konventionen med råge, men vi glömmer lätt här i vår skyddade del av världen att detta är långt ifrån självklarheter på vissa ställen.

Vi har gjort små förtydliganden i säkerhets och miljömanualerna för att beakta MLC. Det som kommit till är att hytterna regelbundet ska inspekteras. "Klagorutinen", som innebär att om något inte är bra ombord så klagar man till närmaste överordnade och om inte det hjälper till befälhavaren och sedan till kontoret. Om inte det heller hjälper så kontaktar man arbetarskyddsinspektörerna. Det som vållade lite huvudbry är hur vi bevisar att ni får mat ombord... men även detta löste sig smidigt och ni kommer även i fortsättningen att få mat ombord utan alltför mycket byråkrati för kockarna. Eftersom vi har engelska som arbetsspråk har vi nu kompletterat lagstiftning och de viktigaste avtalen på engelska.

Misida (27.2) var först ut med inspektionen och därefter följde Mimer (5.3), Mistral (6.3) och Misana (13.3), Miranda (19.3) och Midas (15.4). Link Star görs under våren, troligen i april.

Eftersom alla våra fartyg är byggda på ett seriöst varv och till finsk flagg där arbetarskyddet och fackföreningarna varit involverade i ett tidigt skede och vi följer den finska lagstiftningen vad gäller sociala förmåner etc så uppfyller vi bestämmelserna med råge.

Som vanligt gäller "*Know your ship, know your job, think safe, be safe!*"  
 Eva

### Lönekorrigeringar 2013

**1 mars 2013**  
Tabellönerna höjs med 1,9% eller minst 35/39 (småttonnage) € och tilläggen med 1,9%.  
 Uffe

## Sociala kostnader 01.01.2013

**Sjömanspensionskassan**  
SPK-premie höjs till 11,3% (2012 11,2%)

**Fackföreningsavgifter**  
Finlands Skeppsbefälsförbund 1,4%  
Finlands Maskinbefälsförbund 1,2%  
Finlands Sjömans-Union 1,55%

**Sjömansservicebyrån**  
Serviceavgift 0,1%

**Arbetslöshetsförsäkring**  
Arbetstagarens andel 0,60%

**Naturaförmånen**  
Pennyvärdet av erhållen naturaförmån höjs till 11,80 € per dygn eller högst 265,50 € per månad (2012 11,20/dygn eller max 252/mån.)

**Kost och logi**  
Kost och logi 2013 Euro 21,70/dygn (2012 21,18/dygn).

**Kilometerersättning**  
I undantagsfall när egen bil används; oförändrat 0,45 €/km

**Lönespecifikation per e-post**  
Den, som så önskar, kan nu få sin lönespecifikation per e-post. Meddela i så fall den korrekta e-postadressen till Birgitta.  
 Birgitta

### Ex Minitrans

Den under engelsk flagg trafikerande 2.184 dwt torrlastfartyget Red Dutches erbjuds till salu. Under andra hälften av 1970-talet fram till mitten av 1980-talet ägdes fartyget av åländska Minicarriers Ab och sköttes av Godby Shipping.  
© Laivalehti Tornator 2012/4



## EU godkänner stöd för scrubbers

ÅBO. Europeiska Kommissionen har kommit fram till att ändringarna i den finländska miljöstödsförordningen är i linje med EU:s regler för statliga stöd. Deras syfte är framför allt att uppmuntra redarna att investera i ny miljöteknik.

I praktiken innebär det att rederier i Finland kan få upp till 50 procent stöd för scrubberinstallationer i existerande fartyg under förutsättning att de är i funktion vid ingången till 2015. Enligt Widén har lagen har ändrats så att den ska omfatta alla investeringar, även ballastvattenbehandling, men i statsbudgeten har det inte beviljats pengar för annat än scrubbers.

- Förordningen träder förhoppningsvis i kraft kommande vecka. Man får inte göra en beställning förrän lagen träder i kraft, då kan man inte få stöd. Sedan gäller det att hitta en fungerande scrubber också, säger Widén.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-01-23

## Stena Germanica första metanolfärjan?

Om det pågående testet med metanol som bränsle på Stena Scanrail faller väl ut kommer Stena Line att gå vidare med konvertering av färjor för metanoldrift. Först ut blir så fall Stena Germanica.



Testanläggningen på Stena Scanrail ingår i projektet Spireth där också Wärtsilä, Lloyds' Register, SSPA, Scandinaos, Methanex och Haldor Topsoe deltar. Stena Line presenterade nyligen projektet för IMO i samband med underkommittén Bulk Liquid and Gases session i London. Sverige lade då också fram ett förslag om att metanol ska inkluderas tillsammans med LNG i IGF-koden som reglerar säkerheten för fartyg som utnyttjar gas eller andra bränslen med låg flampunkt.

Metanolprojektet kommer att redovisas närmare i samband med ett seminarium den 21 mars i Sjöredningssällskapets lokaler i Göteborg då Effshipprojektets slutrapport presenteras.

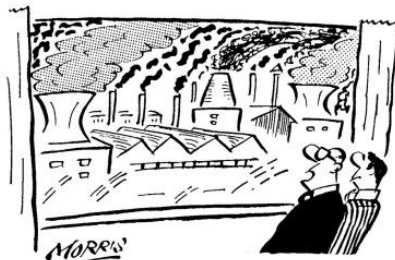
© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-13

## Fartyg kvarhållet för ECA-brott i USA

US Coast Guard gav bulkfartyget King Yukon nyttjandeförbud sedan inspektörer funnit att svavelhalten i bunkeroljan var för hög. Det är första gången som amerikanska myndigheter griper in mot ett fartyg som brutit mot bestämmelserna i det amerikanska ECA-området (Emission Control Area) som gäller sedan augusti förra året. Fram till nu har myndigheterna kört en relativt mjuk linje. Har man gjort sitt bästa för att få tag på bunkerolja med en svavelhalt understigande maxgränsen en procent men inte lyckats, så har US Coast Guard sett mellan fingrarna.

Det här gällde dock inte King Yukon. Enligt inspektörerna fanns det tillgång till bunkerolja som uppfyllde kraven men vid ett förhör med befälhavaren och maskinchefen visade det sig att de inte hade någon aning om reglerna – något som kan komma att kosta de ansvariga mycket pengar. Enligt amerikanska jurister kommer straff och skadestånd sannolikt att motsvara det som gäller vid utsläpp av oljehaltigt vatten, vilket inte är billigt i USA.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-07



"I've just bought a low-emission diesel car to help towards a cleaner environment."

## Svagt resultat för Viking Line

Intäkterna ökar men kostnaderna ökar ännu mer. Viking Line redovisar ett betydligt svagare resultat för 2012 än för året innan.

Av en omsättning på EUR 516,1 miljoner reducerades rörelseresultatet för Viking Line Abp med tre fjärdedelar till EUR 2,4 miljoner. Resultatet före skatt uppgår till EUR 1,6 miljon och efter skatt EUR 0,9 miljon.

Styrelsen bedömer att rörelseresultatet för 2013 kommer att förbättras jämfört med rörelseresultatet för 2012.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-15

## Lundqvist säljer Katja

GÖTEBORG. Det åländska Lundqvist Rederierna har sålt sitt äldsta tankfartyg Katja på 97.220 dwt. Hon är byggd 1995 i Japan och efter denna affär har rederiet sju aframax-tankfartyg kvar i sin flotta, byggda mellan 1998 och 2006. Katja heter numera Kamila och seglar under St Kitts & Nevis-flagg. Innovative Ukraine SC är registrerad som ny ägare.

- Katja är 18 år gammal och inte lätt-placerad på den marknad vi är inne på, kommenterar rederiets verkställande direktör Ben Lundqvist affären.

Ben Lundqvist säger att rederiet alltid har planer på att skaffa nytt tonnage, men att det ska vara rätt tid och det ska finnas rätt objekt. Det handlar alltså inte om att skaffa ett ersättande fartyg för Katja.

- Vi har inget konkret, men det är självklart att vi har planer på att skaffa nytt, bekräftar han. När detta kan bli aktuellt kan han inte uttala sig om.

- Kommer det upp rätt projekt i morgon kan det bli snabbt, kommer det inte upp rätt projekt kan det ta längre tid.

På frågan om det i dagens läge lönar sig att satsa på nybyggen eller andrahandsfartyg svarar Ben Lundqvist.

- Det är svårt att säga vad som är bättre. Rent principiellt så talar den här usla marknaden som vi befinner oss i för nybyggen i och med att det tar ett par år innan man får dem. Då ska man hoppligen vara närmare en bra marknad. Å andra sidan är secondhand-fartyg väldigt billiga i en sådan här marknad, men de kostar att sitta på tills vi får en vändning på marknaden.

Enligt Ben Lundqvist råder det ingen brist på tankfartyg på andrahandsmarknaden.

- Det finns en hel del fartyg men vi har väldigt specifika villkor så det har inte funnits många som har tilltalat oss. Lätt är det inte att hitta om du vill ha rätt fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-01-31



## Viking Line flaggar finskt och estniskt

Viking Lines har för avsikt att byta flagg på svenskflaggade Viking XPRS och Rosella.

Styrelsen för Viking Line Abp har beslutat registrera Viking XPRS i Estland och Rosella i Finland. Båda färjorna har för närvarande svensk flagg. Viking XPRS har haft svensk flagg ända sedan leveransen 2008 medan Rosella bytte från finsk till svensk flagg när hon ersattes i Tallintrafiken av Viking XPRS.



MBL-förhandlingar kommer att inledas inom kort med fackens representanter. De två färjorna har sammanlagt cirka 330 anställda.

Viking XPRS går i trafik på linjen Helsingfors–Tallinn och Rosella på linjen Mariehamn–Kapellskär.  
© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-26

## Förlust för Transatlantic

Visserligen minskade Transatlantic förlusten med 110 miljoner kronor 2012 jämfört med året innan men resultatet blev ändå -356 miljoner kronor före skatt.

Transatlantics omsättning ökade med 285 miljoner kronor jämfört med 2011 till 3.274 miljoner. Av dessa svarade Viking Supply Ships för cirka en tredjedel. Resultatet för offshoreverksamheten blev -119 miljoner.

Affärsområde Industrial Shipping redovisar en förlust på 208 miljoner vilket är en försämring med 46 miljoner kronor jämfört med året innan. Faktorerna bakom förlusten är självfallet en urusel marknad med låg efterfrågan, ökad konkurrens och för mycket fartyg. Dessutom var euro-kursen inte till rederiets fördel och som lök på laxen gick en storkund i konkurs. Däremot började effektiviseringsåtgärderna ge resultat under fjärde kvartalet då förlusten stannade vid 60 miljoner kronor mot 67 miljoner kronor under motsvarande kvartal 2011.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-26

Nästa nummer av FlaskPosten kommer i maj.  
Bidrag mottages med tacksamhet!

## North Sea RoRo lägger ner linje

Nordsjötrafik-utmanaren North Sea RoRo avbryter sin roro-trafik mellan Göteborg och Killingholme i England.

Sista turen med North Sea RoRo från Killingholme går den 9 mars med ankomst i Göteborg den 10 mars. Det framgår av kundinformation som bolaget gick ut med på torsdagen. North Sea RoRo kommer framöver att fortsätta med andra verksamheter.

Det var för drygt ett år sedan – den 24 januari 2012 – som det då nystartade fraktrederiet North Sea RoRo startade sin roro-trafik mellan Göteborg och England, för att bli ett konkurrenskraftigt alternativ till DFDS.

© www.transportnet.se 2013-03-07

## Neste Shipping rationaliserar

ÅBO. Tankerrederiet Neste Shipping, som ägs av finländska oljebolaget Neste Oil, inleder ett program för att effektivisera verksamheten och förbättra sin lönsamhet. Detta är nödvändigt bland annat för att under åren 2014-2017 klara de omfattande miljöinvesteringar som krävs. Ett led i programmet är att inleda fackliga förhandlingar, vilka kan leda till personalnedskärningar på upp till 130 personer. Dessa skulle drabba såväl ombord- som landanställd personal, vilken uppgår till totalt 450 personer i Finland. Målet är att öka intäkterna och skära ned kostnader med totalt EUR 15 miljoner på årsbasis.

- Neste Shippings ekonomiska situation och lönsamhet har en längre tid legat klart under våra förväntningar. Fraktnivån har varit låg och trots detta har kostnaderna ökat. Någon väsentlig förändring till det bättre är inte att vänta under de närmaste åren och förmågan att göra bra resultat kan inte förbättras tillräckligt med nuvarande verksamhetsmodell. Därför försöker vi nu att med samarbetsförhandlingarna nå en lösning för att trygga vår fortsatta verksamhet, säger Arvo Ruotsalainen, vd för Neste Shipping.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-01-28



## Kraftig nedgång för ESL Shipping

Under hela 2012 har bulkfrakterna varit på en historiskt låg nivå meddelar Aspo-koncernen i sin bokslutskommuniké.

Av koncernens totala omsättning på 481.6 miljoner euro år 2012 svarade ESL Shipping för 72.3 miljoner. Rederiverksamhetens omsättning minskade med 22 procent jämfört med året innan. Rederiets rörelsevinst uppgick till 3,7 miljoner euro, vilket motsvarar en nedgång med 65 procent jämfört med 2011. I resultatet ingår fartygsförsäljningsvinster på 2,6 miljoner euro. Rederiet har under året sålt sitt äldsta bulkfartyg Hesperia och pråmen Para-Duo.

Orsaken till den minskade omsättningen och försämrade lönsamheten står att finna i den svaga fraktmarknaden på Östersjön, som utgör rederiets huvudsakliga verksamhetsområde. Råvaru-transporterna minskade bland annat på grund av nedskärningar i stålindustrins produktion. Dessutom har kolimporten till Finland minskat kraftigt på grund av lägre elpriser inom energisektorn. I förhållandet till efterfrågan på skeppningar hade ESL Shipping därför överkapacitet till slutet av juli.

Vid det senaste årsskiftet bestod flottan av 14 fartyg, av vilka 12 är helägda, ett delägt och ett leasat. ESL Shipping tog leverans av supramax-bulkfartygen Arkadia och Kumpula under 2012. På grund av minskade lastvolymerna har de båda seglat i oceantrafik under året.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-18

## Matti-Mikael Koskinen ny vd för ESL Shipping

Det finländska bulkrederiet ESL Shipping har utsett Matti-Mikael Koskinen till ny vd.

Matti-Mikael Koskinen tillträder sin nya tjänst som vd för Aspo-rederiet ESL Shipping Oy den 1 maj 2013. Lasse Rikala, som för närvarande är tillförordnad vd för ESL Shipping, fortsätter som medlem i rederiets styrelse.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-06

Godby Shipping jourtelefon  
050-5244 123

## Translandia såld

Rederiaktiebolaget Eckerö har idag överlämnat Translandia till sina nya ägare. Överlåtelsen skedde i Tallinn men det var inte den ursprungliga köparen Cresta Group Ltd som tog emot fartyget.

Den tidigare affären, som rederiet meddelade om den 4 januari 2013, förföll på grund av köparens bristande finansiering. Nu är det Salem Al Makrani Cargo Co i Förenade Arabemiraten som har tagit över Translandia. Fram till början av 2013 gick Translandia i Eckerö Lines fraktrafik mellan Helsingfors (Nordsjöhamn) och Tallinn.

Translandia byggdes av Sietas 1976 och levererades till tyska Poseidon som Transgermania. Efter många år i trafik mellan Finland och Tyskland såldes hon 1993 och kom bland annat att segla för Stena Line som Rosebay. Rederi Ab Engship köpte fartyget 2001.

Som Transparaden inledde hon trafik mellan Umeå och Vasa för Botnia Link. Sitt nuvarande namn fick hon efter att Rederiaktiebolaget Eckerö köpte henne 2004.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-12



## Eckerö Line tar Nordlandia ur trafik

Eckerö Line tar färjan Nordlandia ur trafik så fort det är praktiskt möjligt.

Eckerö Line överväger att lägga ned sin fraktklinje mellan Helsingfors Nordsjöhamn och Tallinn. Den ekonomiska situationen är inte den bästa för den renodlade fraktklinjen. Driftkostnaderna för fartyget Nordlandia är en faktor som drar ned resultatet och dessutom uppges fraktpriserna vara sjunkande på denna marknad.

Enligt personaldirektör Lasse Karlsson på moderbolaget Rederi Ab Eckerö försvåras verksamhetsförutsättningarna också av ökad konkurrens på Finska viken.

- Marknaden räcker helt enkelt inte till för alla, säger Karlsson till Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-12

## En tredjedel av varvens kapacitet borta

Jämfört med rekordåret 2008 så har omkring en tredjedel av den globala varvskapaciteten försvunnit. Det är dock tveksamt om det räcker för att minska överutbudet i världshandelsflottan de närmaste åren. Den analysen gör det norska mäklarieret och analysföretaget RS Platou i sin senaste månadsrapport, där man också anger att Kina är det land som har expanderat mest. Mellan 2008 och 2011 ökade leveranserna från kinesiska varv 13 gånger om och 2011 stod Kina för 40 procent av allt levererat handelstonnage.

Varvsnäringsen är flexibel. En del anläggningar har stängts och lagts i malpåse. Ytterligare minskning av kapaciteten har skett genom personalminskningar, ingen skiftgång eller övertid. Om efterfrågan ökar kan man snabbt öka produktionen igen.

Enligt Clarkson Research faller dock antalet nybeställningar fortfarande.  
© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-07

## Ryssland bygger nya isbrytare

Ryska Atomflot väntar nu in anbud från två håll från varv som vill bygga en ny generation atomdrivna isbrytare. Ordern uppges enligt ryska media vara värd motsvarande tre miljarder dollar.

Ordern gäller två fartyg för leveranser 2019 samt 2020 som då ska sättas in i Nordostpassagen. Det största av fartygen får en bredd av 34 meter och ska klara upp till tre meters istjocklek.

Enligt Atomflot blir de 20 procent mer effektiva än de nuvarande. Man behöver heller inte fylla på nytt bränsle förrän efter 10 år jämfört med 5-6 år idag.  
© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-20



## Bore säljer Norqueen efter lång charter

I slutet av februari 2013 återlevererade P&O Ferries ro-rofartyg Norqueen till ägaren Bore. Hon har därmed seglat betydligt längre för P&O Ferries än för något annat rederi, ägaren Bore inkluderad. Efter att Bore upphörde med sin egen linjetrafik efter 1991 så har fartyget seglat för North Sea Ferries, som senare uppgick i P&O. Hon byggdes i Raumo 1980 som Bore Queen och fick namnet Norqueen när chartern till North Sea Ferries inleddes 1991. Fartyget förlängdes i Landskrona 1996 för att öka kapaciteten.

Norqueen har fått samma grekiska ägare som 2011 förvärvade systerfartyget Norking (ex Bore King), som numera heter Alios.

Hon var det äldsta fartyget i Bore-flottan. Bore ingår i Rettig Group och har för närvarande 22 fartyg i sin flotta.  
© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-08



## Finnlines ökar trafiken på Rostock

I april ökar Finnlines frekvensen i direkttrafiken mellan Helsingfors och Rostock med ytterligare en avgång i veckan på sydgående.

Finnlines kombinerade passagerar- och lasttrafik på Rostock utökas ytterligare.

- Vi har idag tre direkta seglingar per vecka från Rostock och två från Helsingfors, säger Uwe Bakosch, VD på Finnlines. Efter den 11 april har Finnlines tre avgångar i veckan i vardera riktningen mellan Helsingfors och Rostock. Två av dessa är för både passagerare och frakt och en för endast frakt.

- I likhet med de andra avgångarna är även den här integrerad med det europeiska järnvägsnätverket, säger Bakosch.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-02-22

## Mimer ajaa Nordic Sea Line Oy:lle

Mimer on rahdattuna Nordic Sea Line Oy:lle huhtikuun alusta vuoden loppuun. Rahtaajalla on sitäpaitsi lisäoptio vuoden 2014 loppuun.

Nordic Sea Line on uusi yritys, joka perustettiin vuonna 2012. Yrityksen takana ovat samat henkilöt, jotka aikoinaan olivat vetämässä Stella Linen liikennettä Saksan ja Suomen välillä Breant-nimisellä aluksella aikarahtauspohjalta, sekä Mimerillä ja Midaksella UPM:ltä ostamallaan paluuliikenne kapasiteetilla.

Liikennettä harjoitetaan ainakin aluksi välillä Mäntyluoto-Bremerhaven, myöhemmin ajatuksena on siirtyä Vaasaan, josta tulisi tämän liikenteen tärkein lastausatama Suomessa.

Aikataulu perustuu 14-päivän kiertoon, joka mahdollistaa käynnit muissakin satamissa.

☒ Dan

## CMA CGM käyttää Midaksen option

Midaksen sopimus CMA CGM:n kanssa oli 1+1 vuodeksi, alkaen 30. huhtikuuta 2012. CMA CGM ilmoitti 27. helmikuuta haluavansa hyödyntää option ja pidentää sopimusta vuodelle, ts. huhtikuuhun 2014.

Sovimme samalla, että rahtaaja saa uuden, 1 vuoden pituisen option. Jos se hyödynnetään, ajaa siis Midas CMA CGM:lle huhtikuuhun 2015.

Yhteistyö CMA CGM:n kanssa on sujunut oikein hyvin ja näemme pidennyksen selvänä merkinä siitä että asiakas on tyytyväinen miehistöön ja alukseen.

Kiitos kaikille aluksella, jotka olette tehneet parhaanne saadaksenne liikenteen toimimaan.

Toivomme, että Karibian liikenne jatkuu pitkän aikaa ja että yhteistyö CMA CGM:n kanssa kehittyy ja toivottavasti jopa laajenee.

☒ Dan



## Trasmedin sopimuspidentennys

Acciona Trasmediterranean on tyytyväinen ja on hyödyntänyt ensimmäisen optionsa ja pidentänyt Mirandan rahtausta kesäkuun loppuun. Trasmedilla on sen jälkeen vielä mahdollisuus pidentää sopimusta joulukuun 2013 loppuun.

Hyviä uutisia ja Trasmed selitti pidentennystä seuraavasti *Chtrrs consider Owners and Owners crew very professional and the Vessel a good RoRo and these are the reasons why they wish to extend the contract.* (Chtrrs katsoo omistajat ja omistajien miehistön erittäin ammattitaitoisiksi ja laivan hyväksi roro-alukseksi ja nämä ovat syyt, miksi he haluavat pidentää sopimusta).

Me kiitämme tästä ja toteamme, että nämä kaksi laajennusta nykyisessä heikossa markkinatilanteessa ovat positiivisia ja edesauttaa meitä säilyttämään alukset ja miehistöt toiminnassa.

☒ Dan



## Uudet rikkipäästö-säännöt 1.1.2015

1. tammikuuta 2015 astuu IMO:n ja EU:n tiukemmat rikkipäästömääräykset voimaan. SECA-alueita (Pohjanmeri, Itämeri ja Englannin kanaali) koskee määräys, että polttoaineen rikkipitoisuus saa enintään olla 0,1 prosenttia, tai että puhdistusjärjestelmät ovat hyväksytyinä.

On tietenkin olemassa erilaisia tapoja käsitellä tätä, muiden muassa

- Ajaa MGO/MDO:lla
- Liikennöidä SECA-alueen ulkopuolella
- Myydä alukset
- Asentaa puhdistimet
- Muuntaminen LNG-käyttöön

Koska SECA-alue on kutakuinkin yhteneväinen normaalin liikennealueemme kanssa, on meidän tehtävä jotain.

Pienten ja "vanhojen" alusten Link Starin, Mimerin ja Midaksen suhteen tuntuu siltä, että liikenne SECA-alueen ulkopuolella tai muuntaminen MGO / MDO-käyttöön, on ainakin lyhyellä aikavälillä paras ratkaisu. Vuonna 2015

ovat alukset 25-26 vuotta vanhoja, joka aiheuttaa sen, että tarvittavat suuret investoinnit ovat vaikeita perustella. Lisäksi alukset ovat polttoaineen suhteen taloudellisia ja kuluttavat 12-14 tonnia päivässä täydellä nopeudella. Niiden pitäisi siksikin olla suhteellisen kilpailukykyisiä kallistakin polttoainetta käytettäessä.

Misanan ja Misidan suhteen, jotka ovat uudempiä, suunnittelemme parhaillaan VFD-järjestelmän ja kuivapuhdistajien asennusta. VFD järjestelmä on jo Mistralilla ja Mirandalla ja säästää paljon polttoainetta alhaisilla nopeuksilla, aina 13-14 solmun asti. Kuivapuhdistin mahdollistaa jatkossakin ajamisen korkearikkisellä polttoaineella.

VFD järjestelmän ja kuivapuhdistimen asennus ei ole mikään pieni investointi, laskelmamme on yhteensä noin 2,5-3 miljoonaa euroa alusta kohti. Suomen valtio on varannut yhteensä 30 miljoonaa euroa tukeen ja tulemme todennäköisesti hakemaan tukea.

Enemmän tietoa järjestelmistä

- [www.wetech.fi](http://www.wetech.fi)
- [www.couple-systems.com](http://www.couple-systems.com)

Mistral ja Miranda ovat ikä ja koko huomioiden muihin aluksiin verrattuna noin keskivaiheilla ja tässä suhteessa harkitsemme päätöstä siitä, mitä teemme.

☒ Dan

## Muita tulevia ympäristövaatimuksia

Aktiviteetti ympäristöpuolella on suuri. Alla lyhyesti viimeisimmät ja tulevat määräykset

- 2013 Energy Efficiency Design Index (EEDI), uusille laivoille
- 2013 Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), kaikille aluksille
- 2014? Ballast Water Management Plan (BWM)
- 2015 Tiukemmat rikkivaatimukset SECA-alueella (0,1% rikkiä)
- 2016 Tiukemmat NOx-vaatimukset, uusille aluksille
- 2018? CO2-vaatimukset tai järjestelmä päästöoikeuksia varten
- Vuosi? Hiukkaspäästöjen (noki) rajoitus
- Vuosi? NOx-päästöjen rajoittaminen, nykyiset alukset
- Vuosi? Jätevesipäästöjen rajoittaminen

☒ Dan

## Maritime Labour Convention (MLC)

1. maaliskuuta 2013 astui niin kutsuttu meriturvallisuuslaki voimaan. Tämä tarkoittaa sitä, että 20. elokuuta 2013 lähtien tulee kaikilla aluksillamme olla merityötodistus. Sen myöntää Trafi menetellen seuraavasti

1. Työsuojeluviranomainen suorittaa tarkastuksen aluksella ja lähettää lausunnon (kuukauden sisällä) Trafille
2. Aluksen päällikkö vahvistaa Trafille, että meillä on miehitystodistus (Trafin myöntämä) ja että aluksilla olevien työntekijöiden pätevyys on sen mukainen, ja että aluksen apteekki on ajanmukainen (suoritetaan samana päivänä kun työturvallisuustarkastaja on aluksella).
3. Me olemme lähettäneet lausunnon Trafille siitä, miten me täytämme työehdot (niitä kutsutaan DMLC II:ksi).

MLC säätelee yksinkertaisesti sanoen merenkulkijoiden oikeudet. Meillehän ei siis ole kummallisuuksia siinä, että kaikilla on työsopimus, me maksamme palkat, saa mennä lääkäriin jos sairastuu, saa asua hytissä jossa on vuode ja aluksella on muonitus (ilmaiseksi) jne. Täytämme siis sopimuksen reilusti mutta unohdamme helposti täällä meidän suojaisessa osassamme maailmaa, että nämä ovat tietyissä paikoissa kaukana itsestäänselvyyksistä.

Olemme tehneet pieniä selvennyksiä turvallisuus- ja ympäristöohjeistuksiin, voidaksemme huomioida MLC:n. Lisäksi on tullut se, että hytit on tarkastettava säännöllisesti.

"Valitusrutiini" tarkoittaa sitä, että jos jokin ei aluksella ole kunnossa, voi valittaa lähimmälle esimiehelle ja jos se ei auta, niin sitten päällikölle ja tämän jälkeen toimistoon. Jos tämäkään ei auta, niin tulee ottaa yhteyttä työsuojelutarkastajiin. Se mikä aiheutti hieman päänsärkyä, on että miten voisimme todistaa, että saatte laivalla muonaa... mutta sekin ratkesi sujuvasti ja saatte jatkossakin ruokaa aluksella ilman sen kummempaa byrokratiaa kokkien osalle.

Koska työkielemme on englanti, olemme nyt täydentäneet lainsäädäntöä ja laatineet tärkeimmät sopimukset englanniksi.

Misida (27.2.) oli ensimmäinen tarkastuksen kohde ja sen jälkeen oli vuorossa Mimer (5.3.), Mistral (6.3.), Misana (13.3.), Miranda (19.3.) ja Midas (15.4.). Link Starin osalta se suoritetaan keväällä, todennäköisesti

huhtikuussa. Koska kaikki alukset on rakennettu kunnan telakoilla ja Suomen lipun alle, missä työturvallisuussäännöstö ja ammattiliitot ovat olleet mukana jo aikaisessa vaiheessa ja koska noudatamme Suomen lainsäädäntöä mitä tulee sosiaaliturvaetuksiin jne, täytämme säännökset reilusti.

Kuten tavallista, pätee edelleen lause: **"Know your ship, know your job, think safe, be safe!"** ("Tunne laivasi, tiedä työsi, ajattele turvallisuutta, ole turvassa!").

☒ **Eva**

## Palkkojen kortottaminen 2013

### 1 maaliskuu 2013

Taulukkopalkat korotetaan 1,9% tai vähintään 35/39 (pienonnisto) € ja erinäiset lisät 1,9%.

☒ **Uffe**

## Sosiaalimaksut 01.01.2013

### Merimieseläkerahasto

SPK-maksu korotetaan 11,3%:iin (2012 11,2%)

### Ammattiliittomaksut

Suomen Laivapäällystöliitto 1,4%  
Suomen Konepäällystöliitto 1,2%  
Suomen Merimiesliitto 1,55%

### Merimiespalvelutoimisto

Palvelumaksu 0,1%

### Työttömyysvakuutus

Työntekijän osuus 0,60%

### Luontaisedut

Saadun luontaisedun rahallista arvoa korotetaan 11,80 Euroon vuorokaudelta, tai korkeintaan 265,50 Euroon kuukaudelta. (2012 > 11,20/vrk tai korkeintaan 252,00/kk.)

### Ruoka ja majoitus

2012 Euro 21,70/vrk  
(2012 > 21,18/vrk.)

### Kilometrikorvaus

Poikkeustapauksissa, käytettäessä omaa autoa 0,45 €/km.  
(2012 > 0,45/km.).

### Palkkaerittely e-postitse

Se joka haluaa, voi nyt saada palkkaerittelynsä e-postitse. Ilmoita siinä tapauksessa voimassaoleva e-postiosoite Birgitalle.

☒ **Birgitta**

## Sementtilaiva Envik korvataan

Varsin monen varustamon hoidossa operoinut Envik on 30-vuotisen historiansa aikana kulkenut pääosin samoja reittejä jaellen Paraisilta sementtiä eri puolille Suomea. Keväällä korvaajaksi tulee vuonna 2002 rakennettu Nordanvik, 1A-jäluokan 5.700 dwt:n alus.

© MEPA uutissähke 2013-01-14



## Isabella Helsinki-Tallinna reitille

Viking Line lisää kapasiteettiaan reitillä Helsinki-Tallinna 6.5.–1.9.2013 välisenä aikana Suomen lipun alla liikennöivällä Isabellalla.

Laiva tulee tekemään päivittäin kaksi edestakaista matkaa. Päivittäisiä lähtöjä yhdessä Viking XPRS-laivan kanssa on nyt kahdeksan.

© MEPA uutissähke 2013-01-14

## ESL-Shippingille uusi toimitusjohtaja

Toimitusjohtajaksi ja Aspon konsernin johtoryhmän jäseneksi on 1.5.2013 alkaen nimetty KTM Matti-Mikael Koskinen (41). Vt. toimitusjohtajana toiminut Lasse Rikala jatkaa ESLShippingin hallituksen jäsenenä. Matti-Mikael Koskinen on toiminut Meriaura Oy:n toimitusjohtajana vuodesta 2007 ja ennen sitä hän vastasi Meriauran rahtitoiminnoista varatoimitusjohtajana.

© MEPA uutissähke 2013-03-11



## Ex Borden romuksi Turkkiin

Taannoin vielä Vuosaaresta Ruotsiin liikennöinyt alus oli alkujaan Bore Sky, joka mm. osallistui m/s Malmin haaksirikkoisten pelastustöihin 1979. Laiva ajettiin Los-nimisenä Aliagan romurannalle.

© MEPA uutissähke 2013-02-18



## Suomen rahtiliikenne väheni

Ulkomaan meriliikenteessä kuljetettiin vuonna 2012 tavaraa yhteensä 93 miljoonaa tonnia. Määrä oli yli viisi miljoonaa tonnia pienempi kuin edellisenä vuonna. Matkustajamäärät ulkomaan meriliikenteessä lisääntyivät 1,4 prosenttia, yhteensä 17,9 miljoonaa merimatkaa.

© MEPA uutissähke 2013-03-04

## Uuden sukupolven atomimurtaja

Venäläiset odottavat tarjouksia kahdesta uudesta atomijäänmurtajasta, jotka tulisivat operoimaan Koillisväylällä.

Suuremman aluksen leveys olisi 34 metriä. Tilaus on 3 mrd USD:n arvoisen.

© MEPA uutissähke 2013-02-25



## Ahvenanmaan vihreä helmi Karibianmerellä

– näkyviä perämiehen vinkkelistä

Automaattiovien auetessa tuulahti kasvoillemme kuumankostea ilmanhenkäys astuessamme ulos Julianan lentokentän terminaalista. Olimme saapuneet konepäällikön, eli Lindemannin Kentsun kanssa ensimmäisenä Midaksen vaihtomiehistönä St. Maartenin saarelle viime vuoden toukokuussa. Pakkasimme matkalaukut agentin järjestämään kuljetukseen ja ajoimme muutaman kilometrin lentokentältä hotellille odottelemaan työpaikkaamme seuraavana aamuna saapuvaksi.

Laivaan päästyämme Midas miehistöineen oli ehtinyt kertaalleen pyörittää kokonaisen Karibianmeren kierroksensa, eli yksitoista satamaa näissä turkoosinsinisissä syvissä ja suolaisissa vesissä. Laukkujen kanto kabiineihin, silmäys laivaan ja nopea perehdytys omiin tehtäviin. Vaihtokaverit moikkasivat ja lähtivät kentälle kohti kotia.

Hetken päästä keula kuohusikin jo kohti ensimmäistä satamaa, St. Bartsin saarella sijaitsevaa Gustaviaa. Kieltämättä jännitys kihelmöi sormenpäissään tehdessäni poosun kanssa elämäni ensimmäistä ”Välimeren töijäystä”.

Styrypuurin ankkurin kolistessa veteen seurasin samalla sen sakkeleiden uppoamista hiekkapohjaan, jonka erottaa aivan selvästi kahdeksan metrin syväydeltä. Kipparin kommentojen mukaan lekotettiin myös paapuurin ankkuri ja spaakeilla ajettiin kettinkejä sopivasti sisään ja ulos pakitettaessa kaijaan. Hyvin meni ensimmäinen lekotus ja samalla laiva oli töijätynä myös förstin ja matruusin toimesta ahteristaan pieneen laituriin. Alta aikayksikön Gustavian tehokas vetomestariporukka lossasi ja lastasi Midaksen kokoisen laivan mielessäni ajattelin, että ”tällainen vauhtiko täällä kaikkialla on?”. Kone käyntiin ja takaisin ”kotisatamaan” Philipsburgiin, St. Maartenin saarelle ottamaan uusi lasti Jenkkien Neitsytsaarille, St. Croixin konttisatamaan.

Välimatkat eivät ole saarten välillä pitkiä mutta osa legeistä ajetaan lähes aina täysillä ja osa ”risteillään” sitten pienemmillä nopeuksilla.

Seuraava yllätys olikin seuraavalla Neitstaarella, St. Thomaksella. Hämmästykseni oli melkoinen, kun tuntia ennen luotsinottoa huutelin

englannilla luotsia ja hetken päästä ääni VHF-radiossa vastasikin selvällä suomenkielillä kysyen, että ”tuletteko idän, eli East Gregory Channelin vai lännenpuoleista kanavaa pitkin satamaan?”. Meinasin pudota penkiltä – mitä ihmettä, suomenkielinen luotsi Karibiassa? Selitys tuli nopeasti, eli parikymmentä vuotta Karibian saarilla pyörinyt Carl J. Hagelstam oli tullut aikoinaan tänne ensin roro-aluksen kippariksi ja jäänyt niille sijoilleen luotsiksi tykästyessään paikalliseen ilmastoon ja ilmapiiriin. Pikaisen lossauksen, lastauksen ja surrauksien jälkeen nostimmekin ankkurit ja jatkoimme seuraavaksi aamuksi seuraavaan saareen, Puerto Ricon San Juaniin.

Taas ”välimeren töijäys”, sen jälkeen brykä kuntoon seuraavaa etappia varten ja kiireesti valvomaan ensin sää- sekä sen jälkeen alakannen lossausta ja lastausta. Reefereitä myös tulee ja menee aluksessamme aika tavalla. Yllätyin heti alussa, kuinka vähän ongelmia niitten kanssa on – tuskin ollenkaan mitään. Perinteisen roro-lastin lisäksi kuljetamme myös paljon henkilö- ja kuorma-autoja, sekä jonkin verran erikoisempiakin kuljetusvälineitä saarten välillä.

San Juanin jälkeen palaamme taas St. Thomaksen Neitsytsaarille josta matka jatkuu brittiläisen imperiumin Neitsytsaarille, Tortolan saaren Road Towniin. Sielläkin töijäämme ”välimerellisesti”, tosin ahtaudesta johtuen ainoastaan paapuuriin ankkurilla. Lastit eivät ole järin isoja tänne, joten pysähdys harvoin kestää yli kahta tuntia.

Road Townista purjehdimme kotisatamaamme Philipsburgiin, jossa aamupäivälle lastaamme St. Kittsin saaren sekä Guadeloupen saaren Pointe-a-Pitren tavarat kyytiin. St. Kittsissä harvoin ehtii käydä maissa – lastia on suhteellisesti vähän ja väkeä on paljon ruumassa hyörimässä surraamassa trailereita auki ja kiinni. St. Kittsin saaren korkein vuori on upea, sen huipun kohotessa 1.156 metriin. Kristoffer Kolumbuskin kiersi nämä saaret jo vuonna 1493 toisella matkallaan.

Seuraava saaristo kuuluu EU-alueeseen. Guadeloupen saarilla asustaa 400.000 henkeä ja se on Karibiassa oleva ranskalainen departementti ja hallintoalue – eurot kelpaa ja suomalaisella henkilökortilla todistaa henkilöllisyytesi täällä. Pointe-a-Pitren satamaan pääsee isommallakin konttialuksella, joten täältä kyytiin saamme



Euroopasta saapuneet tuotteet ja autot, kontteja sääkannelle tarvittaessa lolona ja trailereilla rorona. Tässä satamassa kummastuttaa välillä aavistuksen hitaat satamatoiminnot, joista tulee muutama suomalainen satama aina mieleen. Pointe-a-Pitrestä jatkamme matkaa yleensä Philipsburgiin, lossaamme ja lastaamme Gustavian tavarat kyytiin.

Viikko tällaisella Karibian risteilyllä hujauttaa tavattoman nopeasti. Alussa ilmastointi ei laivalla toiminut kunnolla. Ensimmäinen seitsemän viikon törnin vapaa-ajat tuli vietettyä omassa hytissä yöt ja päivät +31 asteen lämpötilassa. Nyt AC toki toimii hyvin ja liian kylmällä pidettäessä saa helposti nuhankin. Vapaa-aikaa olen itse pyrkinyt viettämään mahdollisuuksien mukaan eri saarissa, katsellen maisemia polkupyörän satulasta ja samalla valokuvaten mielestäni parhaimpia paikkoja. Alle vuodessa näkyy olevan toistatuhatta valokuvaa tietokoneellani.

Useimmat meistä tekevät tällä hetkellä kuuden viikon törniä, poikkeuksena koneykköset, jotka mielellään reissaavat Etelä- ja Keski-Amerikassa vapaa-aikoinaan. Toinen försteistäkin viettää vapaa-aikojaan seikkaillen Etelä-Amerikkaa ristiin ja rastiin. Perheellisenä saatan vähän olla kateellinen näistä reppureissaajien matkoista, mutta kyllä reilun kuuden viikon törnin jälkeen suomalainen sauna, talvinen keli ja oma perhe tuntuu mukavalta aina nähdä...

Perämiehen työ sinänsä ei ole erilaista kuin Itä- ja Pohjanmerellä - samat tehtävät TM-masterissa painavat päälle. Lomasesonkiaika on täällä joulukuusta toukokuuhun, jolloin täällä tuntuu purjeveneitä pyörivän suhteellisen paljon ja niiden reittejä joutuu katselemaan vähän tarkemmin. Risteilijät huutavat jo yleensä 12 mailin etäisyydellä "What's your intention?", vaikka meriteiden sääntöjen mukaan väistämisvelvollisuus olisi heillä.

Suomalainen perämieskaverini Independence of Seallä kertoi "radionavigoinnin" olevan tiettyjen kansallisuuksien tapa, eikä mitenkään mairittelevasti kertonut heidän osaamistasostaan. Superjahteja liikkuu täällä hetkellä paljon ja useissa niissä tuntuu olevan suomalaisia perämiehiä, kippareinakin jopa muutamissa.

Kaikki ovat olleet tyytyväisiä linjaan, aurinkoon ja tietty laivaan. Viikkoa ennen jatkosopimuksen allekirjoittamista St. Croixin luotsi aprikoi, että olisihan se ihmeellistä, jos CMA-CGM ei sopimusta jatkaisi: " *You are the most hard-working ship on the Caribbean Sea!*"

✉ **Näihin kuviin ja tunnelmiin Perämies "Tuomo Vesala" aka Vesa Tuomala**

P.S. Facebookista näette muutaman ottamani kuvan:

<http://www.facebook.com/vesa.tuomala>



*Midas in Philipsburg  
foto Joakim Hentunen*

## Neste Shippingissä yt-neuvottelut

Yhteistoimintaneuvottelujen piirissä on Neste Shippingin koko maa- ja merihenkilöstö Suomessa, eli yhteensä noin 450 henkilöä. Yhtiö aikoo karsia kustannuksiaan yhteensä noin 15 miljoonalla eurolla.

Yhtiön mukaan edessä on lähivuosina mittavia ympäristöinvestointeja ja kasvavia kustannuksia.

- Neste Shippingin taloudellinen tilanne ja kannattavuus ovat jo pidemmän aikaa olleet selvästi alle odotustemme. Olenaista muutosta parempaan ei ole lähivuosina näkyvissä, sanoi toimitusjohtaja Arvo Ruotsalainen. Ympäristöinvestointeja on edessä kymmenien miljoonien eurojen edestä, Ruotsalainen arvioi. Tästä suurin vaikutus on vuoden 2015 alussa voimaan tulossa olevalla rikkidirektiivillä, joka rajaa Itämerellä liikennöivien laivojen rikkipäästöjä.

© MEPA uutissähke 2013-02-04

## Suomen lipun alla 11 tankkeria

Neste Shippingillä on operoinnissa yhteensä 24 alusta. Varustamo kuljettaa vuosittain lähes 30 miljoonaa tonnia öljyä ja kemikaaleja pääosin Itämerellä, Pohjanmerellä ja Pohjois-Atlantilla.

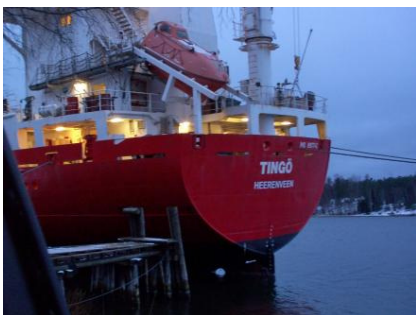
- Markkina on huono. Rahdit ovat vaipuneet matalalle tasolle 2009 alkaen ja ennusteet ovat heikot. Samaan aikaan on aika paljon näitä pakollisia investointeja, Ruotsalainen sanoi STT:lle. Ruotsalaisen mukaan laivaston pienentämisestä ei ole keskusteltu.

© MEPA uutissähke 2013-02-04

## Tingö häipyi Maarianhaminasta

Pitkään maannut (ex Lanh Shipin Laura) on liikenteessä. Operointia hoitaa hollantilainen Holwerda Shipmanagement. Myös lippumaa on vaihtunut Suomesta Hollantiin ja nimeksi tuli Tingö.

© MEPA uutissähke 2013-02-18



## Ex Minitrans

Englannin lipun alla liikennöinyttä, 2.184 tonnia kantavaa, irlantilaisessa omistuksessa ollutta Red Dutches kuivarahtilaivaa tarjottiin myytäväksi.

1970-luvun loppupuolella 1980-luvun puolivälin laiva oli ahvenaamaalaisen Minicarriers Abn omistuksessa ja Godby Shippingin hoidossa.

© Laivalehti Tornator 2012/4



## Alimmalla miehistöllä heikot olosuhteet ja ansiot

Risteilyturvallisuuteen erikoistuneen lakimiehen James Walkerin mukaan alusten miehistöä kohdellaan kuin orjia, eikä Yhdysvaltain työläinsäädäntö koske heitä.

- Royal Caribbean varustamon aluksella siivooja työskentelee 12 tuntia päivässä seitsemänä päivänä viikossa noin 120 euron viikkopalkalla, hän sanoi.

Walkerin mukaan risteilyaluksilla puhkeavat vatsatauti-epidemioiden johtuvat usein siitä, että sairastunut työntekijä ei uskalla jättää vuoroaan väliin. Pöpöt leviävät helposti sairaan työntekijän käsittelemän ruuan mukana. Viime vuonna risteilyaluksilla raportoitiin 16 laajaa norovirus-epidemiaa.

Lisäksi tulipalot merellä olevissa risteilyaluksissa eivät ole kovinkaan harvinaisia. Walkerin tilastojen mukaan vuosina 1990-2011 risteilyaluksilla on ollut 79 tulipaloa

© MEPA uutissähke 2013-02-25

## Lundqvist myi vanhimman tankkerinsa

Japanissa 1995 rakennettu m/t Katja sai uuden nimen ja lippu vaihtui Bahama - St Kitts & Nevis. 97.220 dwt:n tankkerin uusi nimi on Kamila.

© MEPA uutissähke 2013-02-04

## Norqueen myyty

Alus meni Kreikkaan Golden Anchor Group Ltd:lle, joka alkaa liikennöidä sillä Välimerellä. Myös sisaralus Alios (ex Norking) operoi samoilla vesillä. Vuonna 1980 Bore Queeniksi rakennettu ja 1990-luvulla pidennettynä Norqueeniksi nimetty alus on nyt Medqueen.

© MEPA uutissähke 2013-03-11

## Lipunvaihtoja tulossa Viking Linelle

Viking Line Abp:n hallitus on tehnyt päätöksen ja valtuuttanut tj:n ryhtymään täytäntöönpanotoimiin tavoitteena Viking XPRS:n rekisteröiminen Viroon ja Rosellan rekisteröiminen Suomeen.

YT-neuvottelut asianomaisten ruotsalaisten ammattiyhdistysten edustajien kanssa aloitetaan piakkoin. Yllä mainituilla aluksilla on yhteensä noin 330 työntekijää

© MEPA uutissähke 2013-03-04



## Titanic II aiotaan rakentaa Kiinassa

Hanke Titanic-laivan kopion rakentamiseksi etenee. Australialaismiljonääri Clive Palmer esitteli suunnitelman Titanic II-aluksesta, jonka rakentamiseen osallistuu myös suomalaisia.

Titanic II:n rakennustöiden on määrä alkaa Kiinassa vuoden loppuun mennessä ja aluksen olla valmis vesille vuonna 2016. Rakentamiseen osallistuu myös suomalainen insinööri-toimisto Deltamarin.

© MEPA uutissähke 2013-03-04



## Rikkidirektiivi nostaa kuljetuskustannuksia

Investointia rikkipesuriin pidetään taloudellisesti kannattavana, jos alus liikkuu vähintään puolet ajoajasta alhaisen rikkipäästön alueella.

Elinkeinoelämän keskusliitto arvioi viime keväänä, että merikuljetuksista joudutaan maksamaan ainakin yli puoli miljardia euroa nykyistä enemmän joka vuosi. Sen jälkeen on päädytty selvästi pienempään lisälaskuun, muutamaan sataan miljoonaan euroon.

© MEPA uutissähke 2013-01-28

## EU-direktiivi vaikuttaa jopa 8.000 alukseen

Ruotsalainen Alfa Laval ilmoitti suuresta rikkipesuritoimituksesta laivayhtiölle, jonka nimeä ei kuitenkaan annettu julkisuuteen. Wärtsilä kertoi viime syksynä, että sillä on yli laivojen 20 rikkipesuritilasta. Tällä hetkellä Wärtsilä neuvottelee noin 50 laivayhtiön kanssa rikkipesurien toimituksista noin sataan alukseen. Yhtiö arvioi tuolloin, että rikkipesurin hinta EU:n alueella liikkuvalla keskikokoiselle alukselle on 2–3 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2013-01-28

## Kansallinen LNG-ohjelma

Nesteytetyn maakaasun laajempi käyttöön otto laivaliikenteessä vaatisi muun muassa yhden LNG-tuontiterminaalin rakentamista sekä muutamia pienempiä LNG-terminaaleja, kaasun kuljetukseen tarvittavia LNG-tankkereita, välisäiliöitä ja kuljetuksiin sopivia säiliöperävaunuja. LNG-strategian toteuttamisen hinnaksi valtiolle arvioidaan 250 miljoonaa euroa. LNG:n käyttö soveltuu lähinnä uusiin laivoihin. Vanhojen alusten muuttaminen LNG-aluksiksi ei ole joko teknisesti mahdollista tai taloudellisesti kannattavaa.

© MEPA uutissähke 2013-03-11



## EU hyväksyi tuet myös rikkipesureiden jälkiasennukseen

Liikenne- ja viestintäministeriö esitti vuoden 2012 budjettineuvotteluissa 30 miljoonan euron investointitukea alusten päästövähennysteknologioiden jälkiasentamiseen. Tarkoituksena on järjestää jälkiasennustukia koskeva haku vuoden 2013 aikana.

Tukiohjelma on voimassa vuoden 2014 loppuun saakka.

- Nya Åland lehdessä Godby Shippingin tj Dan Mikkola pitää valtion mukaantuloa tervetulleena, koska tekniikka on vielä uutta ja epävarmuustekijöitä löytyy.

© MEPA uutissähke 2013-02-04



## Rikkipesureita Boren aluksiin

Bore-varustamo ja Nordkalk kehittävät yhdessä laivoihin rikkipesuria. Tänä vuonna pilottikäyttöön tuleva laite on kuivapesuri, jossa savukaasut ohjataan sammutettua kalkkia sisältävään säiliöön, jossa rikki sitoutuu kipsiin.

Yhdessä saksalaisen konepajan kanssa kehitettävää laitetta aiotaan testata Boren uusimpiin laivoihin kuuluvalla m/s Seagard-aluksella tämän vuoden aikana.

Rettig-konsernin toimitusjohtajan Hans Sohlströmin mukaan kaikkiin Boren laivoihin ei uusia rikkipesureita asenneta, vaan varustamo aikoo myydä pienimpiä aluksiaan, jotka eivät sovellu ympäristövaatimuksiin. Myöhemmin laivastoa voi olla mahdollisuus taas kasvattaa.

© MEPA uutissähke 2013-03-04

## Rikkipesurien toimintavarmuus

Suomen Varustamot ry:n pj Thomas Franck huomauttaa Helsingin Sanomissa, että lehdessä aikaisemmin esitelty rikkipesurin takaisinmaksuaika on käytännössä pitempi kuin Wärtsilän markkinoima 1-2 vuotta. Asennukset eivät aina suju ongelmitta ja pesurin tuottamat jätteet on siirrettävä maihin, mistä tulee kustannuksia. Thomas Franck kuitenkin kiittelee lausunnossaan valtiota, joka on myöntänyt tukea pilottiprojekteihin.

© MEPA uutissähke 2013-03-04

## Työryhmä selvitti rikkidirektiivin kompensatioita

Rikkidirektiivin aiheuttamien haittojen korvaamiseksi on tarjolla toistakymmentä keinoa, joiden hinnat vaihtelevat parinkymmenen miljoonan ja parin miljardin euron välillä. Hallitus on päättänyt kompensoida yrityksille rikkidirektiivin haittoja. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos Etlan mukaan yritysten vuotuiset kustannukset kasvavat noin 600 miljoonaa euroa. Voimakkaimmin nousevat öljynjalostuksen ja metsäteollisuuden kuljetuskustannukset.

Ministeriön listassa kompensatiokeinoina mainitaan muun muassa investointituet ympäristöystävällisiin uudisaluksiin sekä rikkipesureihin. Muita keinoja olisivat muun muassa diesilveron palautusjärjestelmä, väylämaksujen alentaminen ja merenkulun tukien leikkauksista luopuminen. Kalleinta olisi suora toimintatuki yrityksille.

© MEPA uutissähke 2013-03-11

### THE GRAPH OF GLOBAL WARMING

MAY START UNEVENTFULLY...

BUT...

