



Befraktningsnytt

Första delen av 2013 har varit ovanligt intensiv på befraktningssidan. Som tidigare rapporterats i FlaskPosten har Miranda påbörjat trafik för Tramed på Medelhavet medan Mimer nu kör för Nordic Sea Line mellan Finland och Tyskland.

Även den långa tider upplagda Link Star har åtminstone tillfälligt kommit i trafik. Först fick vi en resa för Holmen till Nordsjön och i samband med detta passade det bra att docka på FA Yard i Odense. Vi lyckades även få en månads tidsbefraktning med norska Sea-Cargo och Link Star går nu i veckotrafik på linjen Immingham-Tanager-Haugesund-Odda-Haugesund-Tanager-Immingham. Ytterligare hamnar anläns vid behov. Lasterna består av zinktackor, pallet-gods, trailers, mafis, styckegods och projektlast.

☒ Dan

Mimer militärfordon från Eemshaven till Paldiski

Den 11.4.2013 fick m/v Mimer igen äran att transportera militärfordon. Transporten var den här gången från Eemshaven till Paldiski och bestod av 110 enheter. Likadana fordon har även tidigare transporterats från Eemshaven till Paldiski med andra GS fartyg och nu var det Mimers tur att ta hand om den här lasten. Lastningen gick fort och smidigt och sjöresan mot Paldiski i lugnt men molnigt väder.

☒ Befälhavare Janne Lustig, Mimer



UPM slutar med roro- trafik och anlitar Finnlines

Den största nyheten offentliggjordes den 25 april när UPM meddelade att de från juli 2013 helt lägger ner sin egen roro-trafik och i stället anlitar Finnlines.

För oss betyder det här att vårt långa och goda samarbete med UPM upphör. Vi inledde trafik för UPM med Link Star, Mimer och Midas i januari 2000 på linjen Raumo-Santander. Trafiken utvecklades så att vi som mest 2008-2009 hade sex fartyg i trafik på olika linjer, inklusive de 2007 år levererade nybyggena Misana och Misida vilka byggdes speciellt för UPMs trafik till Spanien. Så det är självklart tråkigt att samarbetet upphör men samtidigt är det ett faktum att UPMs volymer utvecklats och i framtiden förväntas utvecklas på ett sådant sätt att det blir svårt för dem att upprätthålla en egen trafik. Vi tackar alltså för den tid som varit och utesluter självklart inte att våra stigar kan mötas igen i framtiden.

För oss innebär förändringen att Mistral sätts in i Finnlines trafik mellan Kotka-Helsingfors-Raumo-Hull-Antwerpen-Amsterdam och kör enligt 21 dagars schema tillsammans med Finnkraft och Finnhawk. Det är frågan om tidsbefraktning så linjen kan ändra på kort varsel.

Misana och Misida fortsätter sin nuvarande trafik för UPM fram till månads-skiftet juni/juli 2013 då även de övergår i Finnlines trafik. Enligt vad som nu är känt ska de köra från Finland till Nordsjön och Biscaya, olika kombinationer av hamnarna Hull/Ferrol/Santander och Hull/Amsterdam/Antwerpen.

Sammanfattningsvis är det förstås en stor förändring att vårt samarbete med UPM upphör och ersätts med trafik för Finnlines. Men vi får bara konstatera att omvärlden förändras i allt snabbare takt och det gäller för oss att smidigt anpassa oss efter marknadens krav.

☒ Dan

Miranda 2-30 mars

Jag fick möjligheten att vara ombord som befälhavare på Miranda som kör på linjen Valencia-Palma-Ibiza-Barcelona under mars månad. Trafiken hade då varit i gång ca 2 månader för Tramed. I trafiken lastas och lossas ca 800 rorenheter per vecka. Dessa enheter surras och lösgörs av fyra personer som i stort sätt inte gör annat ombord. Mirandas egen däckspersonal hjälper också till dagligen med surring. Ombord finns nu ett ekonomiebiträde som hjälper kocken med städning av chaufförshytter och alla publika utrymmen som normalt städas av däckspersonalen. Med extra besättning och chaufförer har Miranda i snitt 20 personer ombord dagligen.

I stort kan jag säga att allt på denna linje har börjat fungera bättre från att under de första två månaderna varit ganska upp och ner. Det finns ännu vissa problem som exempelvis att lastbärarna är dåligt surrade och överstyrman måste kontrollera lasten på land och avvisa last som är dåligt surrad.

Kommunikationen mot befraktaren är svår eftersom engelska språkkunskaper är begränsade. På grund av intensiteten i tidtabellen och ständigt pågående lastnings- och lossningsoperationer är det väldigt svårt att hinna med något underhåll på däck samt att det också är förbjudet att göra något på utsidorna. Slitaget blir rätt högt på fartyget eftersom dragmästarna inte bryr sig om att enheterna tar i lite här och där på fartyget. Samarbetet mellan vår personal och dragmästarna fungerar nu mycket bra när alla börjar förstå varandra så själva lastningsoperationen har börjat fungera bra. För att göra losstagningen av surringarna smidigare används batteridrivna mutterdragare, dessa används också till stor del vid surring. Lotsvägen till samtliga hamnar är också rätt kort, max 30 minuter. Vädret är större delen av året rätt bra men det kan blåsa upp snabbt och sjön blir då ganska hög eftersom Medelhavet inte är något litet hav. Självt kan jag inte förneka att jag trivdes rätt bra på dessa breddgrader med mer värme och sol än vad man är van vid under denna tid på året.

☒ Christer

Jubilärer och pensioneringar

Vi gratulerar maskinchef Jarmo Tasa till fyllda 50 år.

Vi gratulerar också Peter Söderlund till fyllda 60 år. Peter har nu dessutom gått i pension från sitt överstyrmans arbete på Misana. Han började hos oss som överstyrman på Mini Star år 1993. Han har också varit överstyrman på Mistral och vikarie befälhavare på Julia en kort tid.

Vi avtackar även Göran Ahlfors som avslutar sin tjänstgöring som befälhavare på mv Midas. Göran började år 2000 som styrman på Miranda och blev därefter överstyrman på Miranda, respektive Link Star. Han har också varit vikarie befälhavare på Link Star, Mistral och Miranda.

✉ Eva



Ett år i Karibien

Idag har Midas varit ett år ”365 dagar” i Karibien och

- hunnit göra 528 hamnbesök i Karibien = 1,45 hamnar i dygnet
- ca 209 besök till Amerikanska öar
- 156 besök till St. Maarten
- de övriga hamnarna 163 besök!
- ca 1052 gånger manövrerat med bogpropellern, 4 gånger utan pga problem med thruster motståndet...
- ca 10.000 sidor papper har printas ut till hamnmyndigheterna, över 5 lådor kopierings papper endast till detta
- över 250 utförda medelhavsförlojningar

Om man räknar att manövrerande till kajen i medeltal tar en halv timme och ut från kajen en halv timme har befälhavarna tillsammans stått 22 dagar ute på bryggvingen = 6% av året! :).

Styrmän, däckare, maskin stb-läge vid ankomst/avgång ca 33 dagar i året eller 9% av året. (2x0,75h) :)

Haft fyra hela sjödygn unde de sista 365 dagarna pga av orkanerna Isac och Sandy!

Då Midas körde för SCA skulle vi kommit upp till 104 hamnbesök under ett helt år med två hamnar i veckan. Detta skulle innebära 424 besökta hamnar färre än här med ”West Indian Express”...

Samt alla ombord hoppas att det blir flere tusen dagar till här i Karibien för CMA CGM :)

Trevlig vår och sommar till er allihopa!
✉ Joakim ”Jocke” Hentunen,
Captain of the Caribbean

Kurser och skolning

Kylmediekurs

- Mathias Eriksson, Miranda
- Anders Blomberg, Misana

Work safety

- Leif Jakobsson, Misida

Research & Innovation seminar

- Eva Mikkola-Karlström, Office

Fire (advanced)

- Jonas Treir, Miranda

STCW

- Ulf Andersson, Kontoret
- Christer Johansson, Kontoret
- Henrik Söderström, Misana

Lloyds seminar

- Gunnel Häggblom, Office

Dry scrubber seminar

- Dan Mikkola, Office
- Eva Mikkola-Karlström, Office
- Mikael Fredriksson, Office
- Gunnel Häggblom, Office

Officers meeting 15th May in Mariehamn

- Benny Pettersson, Misida
- Kristoffer Joelsson, Misida
- Leif Eklund, Misana
- Anders Blomberg, Misana
- Mikael Törnroth, Misana
- Niklas Törnqvist, Misana
- Mathias Eriksson, Miranda
- Erik Koskinen, Miranda
- Risto Lintunen, Mistral
- Björn Bender, Mistral
- Janne Lustig, Mimer
- Santeri Vikki, Mimer
- Ain Alvela, Mimer
- Lari Leino, Mimer
- Mats Tammi, Midas
- Dan Mikkola, Office
- Eva Mikkola-Karlström, Office
- Ulf Andersson, Office
- Mikael Fredriksson, Office
- Gunnel Häggblom, Office
- Christer Johansson, Office

Maritime day 16th May in Mariehamn

- Kristoffer Joelsson, Misida
- Anders Blomberg, Misana
- Erik Koskinen, Miranda
- Dan Mikkola, Office
- Eva Mikkola-Karlström, Office
- Ulf Andersson, Office
- Mikael Fredriksson, Office
- Gunnel Häggblom, Office

✉ Eva

Redaktionsruta

FlaskPosten 2013/3

PulloPosti 2013/3

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyö

Visa Konttinen

Datum/päivämäärä

2013-05-20

Upplaga/lukumäärä

350



Godby Shipping Ab

www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Link Star på äventyr

Under natten till måndagen 08.04 steg stora delar av besättningen ombord och "Linken" görs än en gång färdig för nya äventyr. Fanns mycket att göra innan avfärd, som tex. besikningar av radio, safety equipment, ILO- och lyftanordningar. Även MacGregor gjorde en runda ombord och i tankarna kröp folk runt och mätte stältjocklekar. Allt gick bra och på onsdagen avgick vi i solnedgången mot Hallstavik och ännu ett Holmen-projekt.

Väl framme på torsdags morgonen blir vi varmt mottagna av PSC. Efter att fått lasten och nya livflottar ombord så avgick vi mot Braviken med "zero remarks" i våra papper. När vi fått mera last, mjölk och en bekant praktikant ombord i Braviken, så avgick vi med riktning mot Kielkanal.

Kanalpassagen gick relativt fort men efter att tuffat en stund på Elbe så fick Linken lite mekanisk-hicka. Kroken sattes i bottnet och felet var snabbt åtgärdat av den tekniska avdelningen med ca 100 års erfarenhet. Efter ungefär en timme hivades ankaret och färden mot Amsterdam kunde fortsätta. Följande morgon lossades halva lasten i Amsterdam utan några konstigheter. På eftermiddagen avgick vi mot Sheerness, vart vi anlände redan nästa morgon.

Vid ankomst till Sheerness fick gyrot spader och magnetkompassen blev galen, många hårstrån och timmar senare var gyrot reparerat och magnetfelet konstaterades uppstå från det närliggande (ca 30m) brunna/brinnande magasinet. Vid avgång visade det sig att "montörerna" hade lyckats lämna en brytare i fel läge och gyrot hade låst sig på en kurs.. Pga fint väder och hårda sjömän :) fortsattes färden. Gyrot återhämtade sig och snart var ordningen återställd.

Kurs togs mot Odense Fayard A/S. Vi anlände lotsplatsen 21:00 lt men kunde inte gå in till varvet pga. hård vind, så vi satte ner ankaret igen. Ungefär samtidigt som ankaret firades ner, lade sig även vinden. 03:40lt när ankaret hivades upp så vaknade även vinden till liv igen... Lots togs ombord i mörkret och färden genom den krokiga rännan påbörjades. Just innan docken kopplades en bogserbåt fast i aktern. Väl framme vid docken kunde man konstatera att det redan låg ett fartyg förtöjt i dockan men det skulle finnas rum (med nöd och näppe) att klämma sig förbi.

Vid första försöket att komma in i docken, så slocknade bogpropellern och

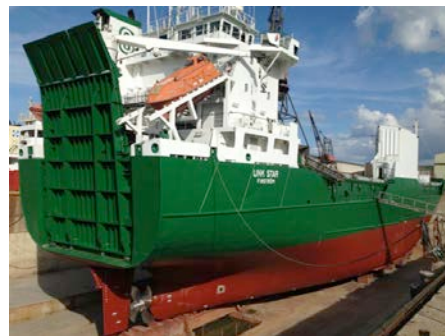
enda utvägen blev att backa rejält! Vid andra försöket så brast bogsertrösslarna, back igen! Tredje gången gick allt bra!

Varvsvistelsen gick bra och varvet är mycket professionellt och medgörligt. Tredje dagen snubblade vi över en före detta GS kontorsanställd, världen är liten.

Linken fick ny färg på botten samt skrovsidor och akterramp. Även en del "touch up" av vitfärg gjordes, sötvattentankarna rengjordes och slammades, sewagetanken rengjordes, kylarna överhalades, kättingboxarna svetsades upp, en del spanter + webb böts ut, utsidesplåt böts, elsystemet meggades, ny gyro installerades och det "trynades" överallt av både GL och besättning. Tyvärr hittades en del tråkiga överraskningar av stålmatarkillarna, vilket ledde till relativt stora stäljobb som genast åtgärdades. På morgonen 01.05 lämnades varvet med "bra smak" och hyggligt väder.

Kursen sattes nu mot Odda i Norge. På kvällen 02.05 togs lots ombord i Karmsundet vid Haugesund. Tidigt följande morgon var vi förtöjda i Odda och 2 truckar togs ombord till LH. På eftermiddagen kunde vi lämna Odda med 1350t zinktackor ombord. Ca 2,5h senare var vi förtöjda vid Alvik, var vi stannade ca 2h och lastade ca 150t aluminiumflorid. 6h senare var vi i Haugesund och lossade 800t zink som genast lastades ombord m/v SC Ahtela. När Ahtela var klar så skiftade vi till roro-läget och lastade trailers. När sista kättingen och björnen var dragen så lämnade vi Haugesund och förhalade oss till Tananger, där all roro-last lossades och lastades tillbaka ombord (efter att förhalat oss hit och dit och skiftat kaj m.m. :()), men denna gång med trailerbockar. Efter att nästan hela besättningen dragit kätting långt in på natten (03:00lt), kunde vi äntligen lämna Tananger och Norge för denna gång. 35h senare var vi förtöjda i Immingham i något som kallas kaj men varit torrdoc. Inslussningen till Immingham var ganska "speciell" och kan inte rekommenderas som resesmål!

Tisdagen 07.05 lossade/lastades båten och några besättningsmedlemmar bytte. Två av dessa kom ombord utan bagage. På eftermiddag/kväll lämnades Immingham och roundtrip 2 av X påbörjades...
☒ **Befälhavare Eric Lindblom**



Link Star på FA Yard i Odense



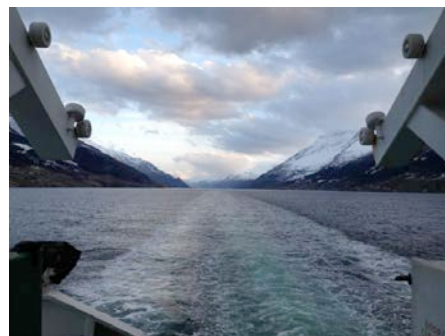
Nymålad och fräsch efter dockningen



Zink lastat i Odda



Link Star i Odda



Link Star i norska vatten

Mimer på ny linje

Godby Shipping hyr ut ro-ro-fartyget Mimer för en ny linjetrafik mellan Vasa, Härnösand och Bremerhaven. Den nya linjetrafiken från Vasa opereras av Nordic Sea Line Oy Ltd. För att ge flexibilitet och minimera bunkerkostnaderna tar en rundresa 14 dagar.

- Vi har en tidtabell som vid behov tillåter anlop av andra hamnar, men dessa hamnar utgör stommen, säger Tapio Kivilehto, operativ direktör vid Nordic Sea Line.

- Vi kan gå i lugn takt och spara i bunkerkostnader. Tidtabellen är gjord för dead slow-fart, som vi kanske inte sedan nödvändigtvis håller, men den ger möjlighet till avstickare till andra hamnar. Kivilehto säger att basbeläggningen på linjen kommer från bland annat metallindustriföretag i Vasa-regionen.

- Tills vidare har produkterna skeppats ut från andra hamnar i Finland och det har medfört långa landsvägstransporter. Enligt Kivilehto är en orsak till detta att det hittills har saknats direkta linjeförbindelser från Vasa för gods som sedan lastas om till oceanfartyg. Intervjuer med potentiella kunder har visat att Bremerhaven är den viktigaste omlastningshamnen för en stor del vad gäller transocean gods.

- Det utesluter inte heller möjligheten att även gå till Hamburg, det innebär endast en liten deviation.

Trafiken inleds den 5 april från Vasa.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-28



Ny vd till Bore

Håkan Modig har utsetts till ny VD för Bore Ltd från och med den 26 augusti 2013. Han efterträder Thomas Franck som från samma datum har utsetts till Senior Vice President inom Rettig Group, där Bore Ltd ingår. Thomas Franck avgår med pension i slutet av 2013. Håkan Modig kommer närmast från Finlines, där han för närvarande är Chief Operating Officer. Han har tidigare arbetat inom Bore under åren 1988 till 1992.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-27

Klart med scrubberstöd i Finland

Från och med april 2013 kan finska staten bevilja stöd till rederier även för efterinstallationer av scrubberanläggningar i befintliga fartyg.

Det utvidgade investeringsstödet fokuserar på teknologi för att rena avgasutsläpp och i synnerhet på installation av scrubberanläggningar i äldre fartyg. En grund för att investeringsstöd ska beviljas är tekniska lösningar med vilka man till exempel kan ta i bruk alternativa bränslen eller minska utsläppen i avgaserna.

Stödprogrammet har godkänts av EU och statens andel av stödet får uppgå till högst 50 procent. I statsbudgeten för 2013 ingår 30 miljoner euro för miljöstöd till rederierna. Fullmakten är avsedd för efterinstallationer i befintliga fartyg. Stödet beviljas av kommunikationsministeriet.

Ett av de rederier som allvarligt överväger installation av ny utrustning på åtminstone en del av sina fartyg för att uppfylla svavelreglerna 2015 är Godby Shipping i Mariehamn. Vice vd Eva Mikkola-Karlström på Godby Shipping understryker emellertid att man ännu är i ett tidigt skede av processen.

- Vi tittar på lösningar för i första hand Misana och Misida, säger hon.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-15

Finlines expanderar

Grimaldi-ägda Finlines startar fyra nya linjer från Finland och Ryssland till kontinenten. Tre startar redan i sommar och den fjärde kommer till hösten.

Till sommaren inleds veckovis trafik på linjerna Kotka-Raumo-Hull-El Ferrol-Santander-Le Havre och Santander-Le Havre-Hull-Helsingfors-St Petersburg och den finska industrin får därmed nya direktförbindelser med såväl Frankrike och England som Spanien.

Dessutom startar det italienska rederiet en ny linje mellan finska Raumo och Gdynia i Polen. Som grädde på moset inleds till hösten trafik mellan Nystad och Travemünde i Tyskland.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-25

Birka Cargo blir Eckerö Shipping

Det åländska rederiet Birka Cargo, som ingår i Rederiaktiebolaget Eckerö, byter namn till Eckerö Shipping.

Genom namnbytet vill man förtydliga kopplingen till koncernen och undvika sammanblandning med kryssningsverksamheten.

- Några namnbyten på fartygen är emellertid inte aktuella, säger Eckerö Shippings vd Jari Sorvettula till Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-19

Deltamarin administrerar Titanic II-projekt

Samordningen av Titanic II-projektet kommer att skötas av Deltamarin i Finland. Blue Star Line har avtalat med Deltamarin om projektutvecklingsfasen för projektet Titanic II.

Nybygget Titanic II blir en replik av ett av världshistoriens mest kända fartyg, White Star Lines Titanic, som sjönk 1912 på sin jungfruresa efter kollision med ett isberg på Nordatlanten. Nya Titanic II ska göra sin jungfruresa med passagerare från Southampton till New York 2016. Titanic II byggs av Jinling Shipyard i Kina.

Enligt Blue Star Lines Clive Palmer kommer Deltamarin att svara för samordningen av alla parter som ingår i projektet, inklusive varv, konstruktörer, inredningsarkitekter och operativa chefer. Deltamarin kommer att övervaka projektet för att säkra att fartyget uppfyller alla säkerhets- och konstruktionsregler.

Trots att fartyget uppges bli lika lyxigt som förebilden kommer det att ha alla moderna bekvämligheter med den modernaste tekniken och de senaste navigations- och säkerhetssystemen, uppger beställaren vidare.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-16



North Sea RoRo lägger ner

De två engelskägda rorofartyg som den numera nedlagda Nordsjöutmanaren North Sea RoRo hyrde in har fått nya uppdrag. Fartygen övertas nu av den forne konkurrenten DFDS Seaways.

Enligt DFDS ska det förra North Sea RoRo-fartyget Longstone ersätta Sealandia Seaways på linjen mellan Immingham och Cuxhaven, medan uppstickarens andra fartyg Beachy Head ska ersätta Spaarneborg på linjen mellan Tunis och Marseille och öka kapaciteten där.

Fartygens övergång till DFDS Seaways innebär att kampen om Nordsjön är definitivt över för denna gång – en kamp som inleddes när lilla North Sea RoRo drog igång sin verksamhet i januari 2012 och avslutades i början av mars i år. North Sea RoRo hade då i över ett år fört en hård kamp mot konstant röda siffror, en allmän ekonomisk nedgång och en allt tuffare konkurrens.

När den största kunden NTEX i början av mars gick tillbaka till värste konkurrenten DFDS Seaways tvingades man avbryta sin verksamhet med omedelbar verkan.

Både Longstone och Beachy Head är byggda 2003. Longstone är på 13.274 dwt medan Beachy Head är 13.256 dwt. De ingår i en flotta av totalt sex systerfartyg som ägs av det engelska rederiet Foreland Shipping Limited, som i sin tur ägs av bland annat Andrew Weir Shipping.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-03-19

Tungt i Transatlantic

Transatlantic gör en nyemission för att stärka finansiering och likviditet och majoritetsägaren Kistefos garanterar att skjuta till de 150 miljoner kronor som behövs. Anledningen till behovet av mer pengar är att Transatlantics affärsområde Industrial shipping de senaste två åren haft förluster på omkring 400 miljoner kronor.

Dessutom skriver bolaget i ett meddelande att man kommer att utvärdera alla möjligheter för ytterligare kostnadsbesparingar. Kistefos ägs av Christen Sveaas och köpte upp Transatlantic 2010. 2011 köptes Österströms rederi och huvudkontoret flyttades från Skärhamn till Göteborg.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-24

SOL lägger ned

SOL Continent Line meddelar att de med omedelbar verkan lägger ned linjen Helsingborg-Travemünde som de opererat sedan 2010. I ett kortfattat brev till sina kunder skriver ledningen för rederiet att orsaken till nedläggningen är att volymerna har minskat i en sådan omfattning att de inte längre räcker till för att driva linjen.

När SOL Continent Line startade linjen på hösten 2010 drev man trafiken med två fartyg. I mars i år beslutade man dock att endast köra med ett fartyg på linjen, och övergick då samtidigt från att ha dagliga avgångar från varje hamn till att endast ha avgångar varannan dag från respektive hamn.

- Det finns ju 3-4 stora speditörer som hade kunnat stötta oss och låta oss överleva om de bara hade velat det. Det märkliga är att man inte ser fördelarna med att det finns flera mindre alternativ till de dominerande rederierna. Skälet till att vi alls startade linjen för tre år sedan var ju att de stora rederierna bara ökade priserna. Vi uppmanades då att starta vår linje och har själva sett oss som prisbalansare. Men vi är ju inte den enda utmanaren som på kort tid tvingats ge upp – se bara på North Sea RoRo som förgäves kämpade mot DFDS och PowerLine som slukades av Finnlines, säger Ragnar Johansson, vd för SOL Continent Line till Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-22

Ballastvatten på allas läppar

Kraven på ballastvattenrening kommer närmare. Drygt sex procent av världshandelsflottan måste fortfarande skriva på innan IMO:s konvention om ballastvatten träder i kraft. När något land, eller flera, med minst sex procent av flottan ska skriva under har det spekulerats länge om, "snart" har experterna sagt i flera år.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-04

Isabella blir Isabelle

Viking Lines bil- och passagerarfärja Isabella har överlåtits till Hansalink Limited och avgått från Åbo.

Tallink uppger att den totala investeringen uppgår till omkring EUR 30 miljoner. Fartyget inleder sin trafik med rött skrov eftersom Tallink inte ännu planerar någon dockning av Isabelle.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-22

Aker Arctic och ILS i isbrytarprojekt

Två ledande konstruktörer samarbetar i Finlands nya isbrytarprojekt. Trafikverket i Finland har idag undertecknat avtal om design av Finlands nya isbrytare. Det blir Aker Arctic Technology som i samarbete med ILS utför planeringen av fartyget. Konstruktionsbyråerna tar också fram den tekniska dokumentationen för offertrundan och bistår Trafikverket under förhandlingarna med varven inkommande höst.

Offertrundan ska vara slutförd under loppet av detta år. För isbrytaren har staten reserverat EUR 125 miljoner fram till vintern 2016. Den ska till sin isbrytningsprestanda motsvara minst Urho-klassen i alla avseenden. Maskineriet blir diesel-elektriskt.

Isbrytaren ska klara av att bryta upp till 1,6 meter tjock jämn is och bryta en 25 meter bred ränna i 1,2 meters is med sex knops fart. Genomsnittlig fart vid assisteringar ska ligga mellan 9-11 knop. Djupgående med fullt bunkerintag är åtta meter. Fart i öppet vatten blir 16 knop. Isbrytaren utrustas för oljesanering och ska klara av nödbogsering.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-04-16



Finnlines gör nyemission

En emission, som garanteras av huvudägaren Grimaldi, ska tillföra EUR 28,8 miljoner i nytt kapital i Finnlines kassa.

Finnlines uppger att medlen kommer att användas för att stärka bolagets balansräkning och för amortering av lån.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-08

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

Rahtausuutisia

Ensimmäinen osa vuodesta 2013 on ollut poikkeuksellisen intensiivistä rahtauspuolella. Kuten aiemmin on jo raportoitu PulloPostissa, on Miranda alkanut liikennöidä välimerellä Transmedin lukuun, kun taas Mimer ajaa nyt Nordic Sea Linen lukuun Suomen ja Saksan välillä.

Jopa Link Star, joka on pitkiä aikoja ollut poissa liikenteestä, on ainakin toistaiseksi käytössä. Ensinnäkin saimme yhden matkan Holmenin tilauksesta Pohjanmerelle, ja tähän yhteyteen sopikin hyvin telakalla käynti FA Yardilla Odenseessa. Olemme jopa onnistuneet saamaan yhden kuukauden aikarahtauksen norjalaisen Sea-Cargon lukuun, ja Link Star on nyt viikkoliikenteessä reitillä Immingham-Tanager-Haugesund-Odda-Haugesund-Tanager-Immingham. Vierailuja tehdään muihinkin satamiin tarvittaessa.

Kuormat koostuvat sinkkiharkoista, kuormalavataravasta, perävaunuista, mafeista, irtotavarasta ja projektilastia.
✉ Dan

Mimer sotilasajoneuvoja Eemshavenista Paldiskiiin

11.4.2013 sai m/v Mimer jälleen kunnian kuljettaa sotilasajoneuvoja. Kuljetus oli tällä kertaa Eemshavenista Paldiskiiin ja koostui 110 yksiköstä. Samanlaisia ajoneuvoja on aikaisemminkin kuljetettu GS:n aluksilla ja nyt oli Mimerin vuoro huolehtia tästä lastista. Lastaus sujui nopeasti ja jouhevasti ja merimatka kohti Paldiskia tyynessä mutta pilvisessä säässä.

✉ Päälikkö Janne Lustig, Mimer



UPM lopettaa roro-liikenteen ja käyttää Finnlinesiä

25. huhtikuuta julkaistiin suuri uutinen, kun UPM ilmoitti, että yhtiö lopettaa kokonaan roro-liikenteensä heinäkuun alusta 2013, ja sen sijaan käyttää Finnlinesin palveluja.

Meille tämä tarkoittaa sitä, että pitkä ja hyvä yhteistyö UPM:n kanssa päättyy. Aloitimme liikenteen UPM kanssa Link Starilla, Mimerillä ja Midaksella tammi-kuussa 2000 reitillä Rauma-Santander.

Liikenne kehittyi niin, että meillä oli parhaimmillaan vuosina 2008-2009 kuusi alusta käytössä eri reiteillä, sisältäen myös vuonna 2007 toimitetut uudisrakennukset Misanan ja Misidan, jotka rakennettiin nimenomaan UPM:n Espanjan liikennettä varten. Joten on tietysti pettymys, että yhteistyö loppuu, mutta tosiasia on myös, että UPM: n määrät ovat muuttuneet ja tulevaisuudessa niiden odotetaan kehittyvän siten, että yhtiön on vaikea ylläpitää omaa liikennettä. Kiitämme menneestä ajasta, emmekä sulje pois sitä, että meidän polkumme joskus voivat uudelleen yhtyä tulevaisuudessa.

Meille tämä muutos merkitsee sitä, että Mistral asetetaan Finnlinesin liikenteeseen reitillä Kotka-Helsinki- Rauma-Hull-Antwerpen-Amsterdam ajana 21 päivän aikataulun mukaan Finnkraftin ja Finnhawkkin kanssa. Kyse on aikarahtauksesta, joten reitti voi muuttua lyhyellä varoitusajalla.

Misana ja Misida jatkaa nykyistä liikennettään UPM:n lukuun kesä/heinäkuun vaihteeseen 2013, jolloin nekin siirtyvät Finnlinesin liikenteeseen. Nykytiedon mukaan ne tulevat ajamaan Suomesta Pohjanmerelle ja Biskajalle, erilaisin yhdistelmin satamien Hull/Ferrol/Santander ja Hull/Amsterdam/Antwerpen välillä.

Yhteenvetona todetaan on siis tietenkin suuri muutos, että yhteistyö UPM: n kanssa loppuu, ja korvautuu liikenteellä Finnlinesin lukuun. Mutta voimme vain todeta, että maailma muuttuu kiihtyvällä vauhdilla ja meidän tulee joustavasti sopeutua markkinoiden vaatimuksiin.

✉ Dan

UPM SEAWAYS

Finnlines

Miranda 2-30. maaliskuuta

Sain mahdollisuuden olla komentajana Mirandalla reitillä Valencia-Palma-Ibiza-Barcelona maaliskuussa. Liikenne oli silloin ollut käynnissä noin 2 kuukautta Transmedin tilauksesta. Liikenteessä on kuormattu ja purettu noin 800 roro-yksikköä viikossa. 4 henkilöä sitovat ja irroittavat nämä yksiköt, eivätkä he juuri muuta teekään aluksella. Mirandan oma kansihenkilökunta avustaa myös päivittäin sidontatyössä. Aluksella on nyt apulainen, joka avustaa kokkia kuljettajien hyttien ja kaikkien yleistilojen siivouksessa, jonka työn normaalisti suorittaa kansihenkilöstö. Ylimääräinen miehistö ja kuljettajat yhteenlaskettuna Mirandalla oleskelee keskimäärin 20 ihmistä päivittäin.

Kaiken kaikkiaan voin sanoa, että kaikki tällä reitillä on alkanut toimimaan paremmin, kahden ensimmäisen kuukauden epäjärjestyksen jälkeen. Vielä on joitakin ongelmia, kuten ne, että kuormien kannattimet ovat olleet huonosti kiinnitettyt, ja yliperämiehen on ollut tarkistettava kuorma maissa ja hylätä sellaiset kuormat, jotka ovat olleet huonosti kiinnitettyjä.

Viestintä rahtaaajan kanssa on vaikeaa, johtuen rajallisista englannin kielen taidoista. Johtuen aikataulun tiukkuudesta ja jatkuvista kuorma- ja purkutöistä, on hyvin vaikea ehtiä tekemään huolto töitä kannella, ja on myös kiellettyä tehdä mitään ulkolaidoilla. Kuluminen on varsin suurta laivalla, koska kuljetusmestarit eivät piittaa siitä, jos yksiköt ottavat siirrettäessä hieman kiinni rakenteisiin siellä ja täällä. Yhteistyö henkilöstömme ja kuljetusmestareiden välillä toimii nyt oikein hyvin, kun kaikki alkavat ymmärtää toisiaan, joten itse kuormaustyöt ovat alkaneet sujua hyvin. Jotta kiinnityksien irroitus sujuisi paremmin, käytetään aluksella akkukäyttöisiä mutterinvääntimiä, ja niitä hyödynnetään paljolti myös kiinnittämisessä.

Luotsireitti kaikkiin satamiin on myös melko lyhyt, enintään 30 minuuttia. Sää on suurimman osan vuotta varsin hyvä, mutta tuuli voi voimistua nopeasti ja merenkäynnistä tulee melko kovaa, koska Välimeri ei ole mikään pieni meri. Itse en voi kieltää sitä, että viihdyin näillä leveysasteilla melko hyvin - täällä on enemmän lämpöä ja aurinkoa kuin mihin on tottunut tähän aikaan vuodesta.

✉ Christer

Link Star seikkailemassa

Yöllä maanantaita 8.4 vasten astui suuri osa miehistöstä alukselle ja "Linkki" on jälleen valmis uusiin seikkailuihin. Laivalla oli paljon tekemistä ennen lähtöä, esimerkiksi radion, turvavarusteiden, ILO- ja nostolaitteiden katsastus. Myös MacGregor teki kierroksen aluksella ja säiliöissä ryömi ihmisiä ympäriinsä mitaten teräksien paksuuksia. Kaikki meni hyvin ja keskiviikkona lähdimme auringonlaskun suuntaan ??Hallstavikia ja vielä yhtä Holmen- toimeksiantoa kohti.

Saapuessamme torstaiaamuna perille otti PSC meidät lämpimästi vastaan. Saatuamme kuorman ja uudet pelastuslautat siirrettiin alukselle, suuntasimme kohti Brävikenia "puhtain paperein". Kun saimme lisäkuorman, maitoa ja tutun harjoittelijan kyytiin Bravikenissa, lähdimme kohti Kielin kanavaa.

Kanavasta selvisimme suhteellisen nopeasti, mutta puksutettuamme aikamme Elbellä, sai Linkki pienen mekaanisen hikan. Koukku laitettiin pohjaan ja vika oli nopeasti korjattu teknisen osaston toimesta sen noin 100-vuotisella kokemuksella. Noin tunnin kuluttua nostimme ankkurin ja matka Amsterdamiin saattoi jatkua. Seuraavana aamuna purettiin Amsterdamiin puolet kuormasta ilman mitään kummallisuuksia. Iltapäivällä lähdimme Sheernessiä kohti, jonne saavuimme seuraavana aamuna.

Saapuessamme Sheernessiin meni gyro sekaisin ja magneettinen kompassi hulluksi ja monta tuntia ja tukun irronneita hiuskarvoja myöhemmin tuli gyro kuntoon, ja magneetikompassin vian todettiin johtuvan lähellä (n. 30 m) palaneesta/palavasta varastosta. Liikkeelle lähdetessä todettiin, että "asentajat" olivat onnistuneet jättämään erään kytkimen väärään asentoon ja gyro oli lukkiutunut yhteen kurssiin. Kauniista säästä ja kovista merimiehistä :) johtuen matka jatkui. Gyrokin tuli kuntoon ja pian rauha palautui. Kurssiksi otettiin ??Odense Fayard / S. Saavuimme luotsiasemalle klo 21:00, mutta emme päässeet telakalle voimakkaan tuulen vuoksi, joten laskimme ankkurin jälleen. Suunnilleen samanaikaisesti, kun ankkuri laskettiin alas, laantui tuulikin. Kun ankkuri klo 03:40 nostettiin, heräsi taas tuulikin eloon... Otimme luotsin laivalle pimeässä ja matka läpi mutkaisen reitin alkoi. Juuri ennen telakalle ajoa kytkettiin hinaaja laivan perään.

Telakalle päästyämme voitiin todeta, että siellä oli jo yksi alus kytkettynä, mutta siellä oli tilaa juuri ja juuri sen verran, että pääsimme ohi.

Ensimmäisellä yrityksellä päästi telakalle lopahti keulapotkuri toiminnasta, ja ainoa ratkaisu oli peruuttaa takaisin reippaasti! Toisella yrittämällä katkesi sitten hinausköysi - ei kun takaisin taas! Kolmannella kerralla kaikki meni hyvin!

Telakalla käynti sujui hyvin ja tämä telakka on hyvin ammattitaitoinen ja yhteistyökykyinen. Kolmantena päivänä törmäsimme entiseen GS-toimistotyöntekijään - maailma on pieni.

Linkki sai uuden maalin pohjaansa ja rungon sivuile sekä takasiltaan. Myös suoritettiin jonkin verran "ehostusta" valkoisella maalilla, makean veden säiliöt puhdistettiin ja maalattiin, jätevesisäiliö puhdistettiin, jäähdyttimet huollettiin, kettinkilaatikat hitsattiin, osa spanttereista + webbi vaihdettiin, ulkopuolen peltejä vaihdettiin, sähköjärjestelmä kunnostettiin, uusi gyro asennettiin ja joka paikkaa "nuohottiin" sekä GL:n että miehistön toimesta.

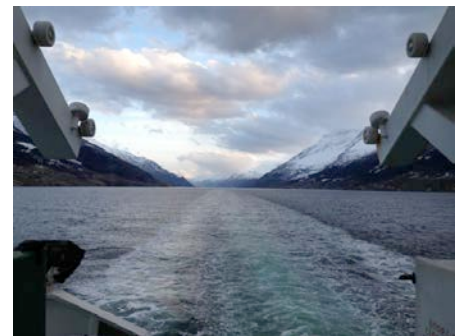
Valitettavasti teräsmittauskaverit löysivät joitakin harmillisia yllätyksiä, mikä johti varsin suuriin terästöihin, jotka suoritettiin välittömästi. Aamulla klo 01:05 jätimme telakan taaksemme "hyvä maku suussa" ja kunnollisessa säässä.

Otimme nyt kurssin kohti Norjan Oddaa. Yöllä klo 02:05 tuli luotsi alukselle Karmundetissa Haugesundin liepeillä. Varhain seuraavana aamuna olimme laiturissa Oddassa ja kaksi kuorma-autoa otettiin kyytiin LH-kannelle. Iltapäivällä saatoimme lähteä Oddasta kuormanamme 1350 t sinkkiharkkoja. Noin 2,5 tuntia myöhemmin olimme ankkurissa Alvikissa, jossa vietimme noin 2 tuntia ja kuormasimme laivaan noin 150 t alumiinifloridia. 6 tuntia myöhemmin olimme Haugesundissa ja purimme 800 t sinkkiä, joka heti kuormattiin m/v SC Ahtelaan. Kun Ahtela oli valmiina, vaihdoimme ro-ro-asentoon ja kuormasimme laivaan perävaunuja. Kun viimeinen kettinki oli vedetty, jätimme Haugesundin ja raahauduimme Tanangeriin, jossa kaikki ro-ro-kuorma purettiin ja lastattiin takaisin alukseen (siirryttyämme sinne ja tänne, ja vaihdettuamme laituria jne : (, mutta tällä kertaa perävaunut pukein varustettuna. Sen jälkeen, kun lähes koko miehistö oli vedellyt kettinkejä myöhään yöhön (03:00) asti, saatoimme vihdoin lähteä Tanangerista ja Norjasta tällä erää. 35 tuntia myöhemmin

olimme kytkettynä Imminghamissa johonkin jota kutsutaan laituriksi, mutta joka on ollut kuivatelakka. Keplottelu Imminghamiin oli varsin "erikoinen", eikä sitä voi suositella matkakohteeksi!

Tiistaina 7.5 purettiin / lastattiin laiva, ja muutamat miehistön jäsenet vaihtuivat. Kaksi heistä tuli alukselle ilman matkatavaroita. Iltapäivällä / illalla jätimme Imminghamin ja ja kiertomatka 2 saattoi alkaa...

☒ **Päällikkö Eric Lindblom**



Juhlijoita ja eläkkeelle siirtymisiä

Onnittelemme konepäällikkö Jarmo Tasaa hänen täytettyään 50 vuotta.

Onnittelemme myös Peder Söderlundia hänen täytettyään 60 vuotta. Peder on nyt myös siirtynyt eläkkeelle työstään Misanan yliperämiehenä. Hän tuli meille töihin yliperämieheksi Mini Starille vuonna 1993. Hän on myös ollut yliperämiehenä Mistralilla, ja päällikön sijaisena Julialla lyhyen ajan.

Kiitämme myös Goran Ahlforsia, joka lopettaa työnsä mv Midaksen päällikkönä. Goran aloitti vuonna 2000 Mirandan perämiehenä siirtyen sitten Mirandan ja sen jälkeen Link Starin yliperämieheksi. Hän on ollut myös päällikön sijaisena Link Starilla, Mistralilla ja Mirandalla.

✉ Eva

Investointitukea myös nykyisille aluksille

Valtioneuvosto antoi asetusmuutoksen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien ehdoista. Asetusmuutos tulee voimaan 1. huhtikuuta.

Muutoksen myötä tuki laajenee jo käytössä oleviin aluksiin. Voimassa oleva alusten ympäristöinvestointitukia koskeva valtioneuvoston asetus kattaa vain uudisalusinvestoinnit. Tuki voidaan kohdistaa alusten pakokaasupäästöjen puhdistusteknologioiden, erityisesti rikkipesureiden, jälkiasentamiseen.

EU:n hyväksymän tukiohjelman puitteissa rikkipesureiden jälkiasennuksia voidaan tukea siten, että valtion tukiosuus on enintään 50 prosenttia. Vuoden 2013 valtion budjetissa on 30 miljoonan valtuus varustamoiden alusinvestointien ympäristötukien myöntämiseksi.

© MEPA uutissähke 2013-03-18

Neste ei investoi rikkipesureihin

Neste Shipping on päättänyt käyttää matalarikkistä dieseliä, kun rikkidirektiivi vuonna 2015 astuu voimaan.

Varustamo arvelee tästä syntyvän heille 20 miljoonan euron lisäkustannukset vuodessa. Nesteen m/t Suulalla oli Wärtsilän rikkipesuri koekäytössä takavuosina.

© MEPA uutissähke 2013-03-18

Wärtsilä valmistaa ulkomaisille varustamoille

Rikkipesureita valmistetaan Norjassa mutta tuotanto siirretään Wärtsilän Kiinan laitoksiin. Äskettäin myytiin neljä laitteistoa italialaisaluksiin.

Valtion 30 miljoonan tuore ympäristötukiaan ei ole saanut suomalaisten laivojen rikkipesuriasennuksia vauhtiin.

Vain yksi alus, Containerships 7, on toistaiseksi asentanut laitteiston - silläkin on haasteita rikin pesuveden puhdistuksessa. Varustamon mukaan uusi vedenpuhdistusjärjestelmä tulee huhtikuussa.

© MEPA uutissähke 2013-03-18

Pansioon kaavaillaan LNG-terminaalia

Valtio on valmis satsaamaan nesteytetyn maakaasun eli LNG:n käyttömahdollisuuksien parantamiseen. Kehysriihessä linjataan, että rikkidirektiiviin sopeutumista helpotetaan runsaan 100 miljoonan euron satsauksella LNG-infrastruktuuriin.

Gasumin on mahdollista saada valtiolta investointitukea Turun Pansioon suunnittelemaansa LNG-terminaalia varten. Gasum on toivonut Pansion LNG-terminaalin valmistuvan vuoden 2015 lopulla. Pansioon voitaisiin tuoda nesteytettyä maakaasua noin 16.000 kuutiometrin tankkerilla.

© MEPA uutissähke 2013-03-25

LNG-bunkrausta Tukholmassa

Maaailman ensimmäinen LNG-tankkaus-alus alkaa pian kuljettaa nesteytettyä uudelle Viking Gracelle. Polttoaineena käytettävän LNG-kaasun toimittaa AGA. Tankkaus tapahtuu suoraan aluksesta toiseen M/S Viking Gracen ollessa Stadsgårdenin satama-alueella Tukholmassa.

Tankkausalus sai kastajaistilaisuudessa nimekseen Seagas

© MEPA uutissähke 2013-03-25

Huhtikuun alusta on voinut hakea tukea rikkipesureihin

Suomen noin sadasta laivasta 30-40 hankkinee rikkipesurin, arvioi liikenne- ja viestintäministeriö LVM. Muut laivat siirtyvät käyttämään rikitöntä polttoainetta.

Raskas polttoöljy on tällä hetkellä noin kolmanneksen rikitöntä polttoainetta halvempaa. Rikkipesurin asentaminen käytössä olevaan laivaan maksaa noin 1-3 miljoonaa euroa. Investointiin voi saada valtion tukea korkeintaan puolet.

© MEPA uutissähke 2013-04-15

Finnlines alkaa ajaa Uudestakaupungista

Finnlines avaa laivayhteyden Uudestakaupungista Travemündeen ensi syksynä. Yhteys vastaa Valmet Automotiven kuljetustarpeisiin. Yhteys on avattu autotehtaan ja sen maantiekuljetuksia hoitavan DSV Roadin aloitteesta mutta se on myös kaupallisessa käytössä.

Meriteitse kuljetetaan komponentteja Mercedes-Benzin A-sarjan tuotantoon.

© MEPA uutissähke 2013-03-18

Neste Shippingin yt-neuvottelut päättyivät

Neste Shipping Oy irtisanoo kolmen aluksen miehitys- ja hoitosopimukset. Alukset ovat yhteisomistuksessa ruotsalaisen Stena-konsernin kanssa ja Neste Shippingin käytössä aikarautisopimuksilla jotka päättyvät reilun neljän vuoden kuluttua vuonna 2017.

Henkilöstömäärä vähenee 124 henkilöllä, joista irtisanottavia on 21. Muilta osin vähennykset toteutetaan vapaaehtoisilla eläkejärjestelyillä ja määräraikaisten työsuhteiden päättymisen kautta. Henkilöstövähennykset toteutetaan pääsääntöisesti vuoden 2013 aikana.

- Varustamon tj Arvo Ruotsalainen kertoi Sjöfartstidningenille, että yhteisomistuslaivoille Palva, Stena Poseidon ja Stena Arctica liputetaan ulos, kunhan aluksille on löydetty uusi operaattori ja miehittäjä.

© MEPA uutissähke 2013-04-02

Borelle uusi TJ

Aloittaa 28.8.2013. Tehtävään on nimitetty Håkan Modig (48). Hän on työskennellyt Borella aikaisemminkin (1988-1992). Tällä hetkellä Modig on Finnlinesin palveluksessa. Nykyinen toimitusjohtaja Thomas Franck jatkaa Rettig-konsernissa vuoden loppuun asti, jolloin hän jää eläkkeelle.

© MEPA uutissähke 2013-04-02

Mimer Vaasan linjalle

Vaasalainen varustamo Nordic Sea Line aloittaa liikenteen Vaasa-Härnösand-Bremerhaven välillä! Linjalle tuleva alus on Mimer. Uusi linja lisää sataman palveluja alueen vientiteollisuudelle kertoo Vaasan satamakapteeni. Samalla sataman tulot kasvavat luonnollisesti kun vienti ja tuonti kasvaa. Aluksen on tarkoitus liikennöidä Vaasasta joka toinen viikko.

© MEPA uutissähke 2013-04-02

MEPA uudet www-sivut

Osoite: www.mepa.fi oikeasta yläkulmasta voi valita suomen, ruotsin tai englannin kielen. Pääsivun jälkeen julkaistaan kurssilista, sekä minuuttikisan rekisteröityminen aktivoituu. Myös uusimman Vapaavahdin voi lukea näköispainoksena selaimella.

© MEPA uutissähke 2013-04-02

Isabella myyty Viroon

Viking Line Abp pääsi sopimukseen Hansalink Ltd:n kanssa Isabellan myynnistä. Hansalink Limited on Tallink-konsernin tytäryhtiö.

Suunnitelman mukaan sopimus saataan päätökseen ja alus luovutetaan huhtikuun 2013 aikana. Isabellan myynti on suunniteltu osa Viking Linen uuden risteilyaluksen Viking Gracen rahoituksesta. Kokonaismyyntihinta on noin 30 miljoonaa euroa ja myyntivoittoa syntyy noin 23 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2013-04-08

Birka Cargon uusi nimi: Eckerö Shipping

Uusi nimi otetaan heti käyttöön mutta laivat jatkavat entisillä Birka-nimillään.

© MEPA uutissähke 2013-04-22

j/m Voimalle seuraaja

Suomen seuraava jäänmurtaaja alkaa hahmottua kahden insinööri-toimiston yhteisvoimin. Aker Arctic Technology tekee murtajan suunnittelutyön yhdessä turkulaisen ILS Oy:n kanssa. ILS on aiemmin suunnitellut Arctia Shippingin käytössä olevia monitoimimurtaajia sekä Lukoilille Singaporessa rakennetun murtajan. Liikennevirasto ryhtyy kilpailuttamaan jäänmurtaajia rakentavia telakoita jo suunnittelutyön aikana.

Liikenneviraston mukaan nesteytetyn maakaasun, LNG:n käyttöä tutkitaan uuden jäänmurtaajan polttoaineena.

© MEPA uutissähke 2013-04-22

Lundqvist tilaamassa afamax-tankkeria

104.700 dwt:n tankkeri rakennetaan Sumitomo Heavy Industries-telakalla Japanissa, missä mm Nesteen Mastera ja Tempera on rakennettu. Uusi tankkeri valmistuu kesällä 2014. Varustamolla on tällä hetkellä 7 aframaxia, 1995 rakennettu Katja myytiin vuodenvaihteessa.

Lundqvistin Penelop'lle buukattiin Primorskysta 100.000 tonnin raakaöljylasti Rotterdamiin, rahtitaso W175; päivärahti n. USD 95.000.

© MEPA uutissähke 2013-04-22

500 milj. euron jahti

Bremenissä, Lürssenin telekalla laskettiin perjantaina vesille kaikkien aikojen suurin yksityinen huvijahti, Azzam. Laiva on 180 metriä pitkä, eli 17.5 metriä pitempi kuin Roman Abramovitshin omistama Eclipse.

Azzamin tilaajan uskotaan olevan Saudi-Arabian kuningashuoneeseen kuuluva prinssi Walid Ibn Talal, jonka omaisuudeksi arvioidaan toistakymmentä miljardia euroa. Azzamin koneet tuottavat 94.000 hevosvoimaa.

Huippunopeudeksi arvioidaan jopa 30 solmua. Henkilökuntaa laivalla on noin 50.

© MEPA uutissähke 2013-04-08



Deltamarin jatkaa Titanic II-projektissa

Yhtiö sai vuosi sitten tehtäväkseen uuden laivan piirustusten laatimisen. Blue Star Line tiedotti, että Deltamarin vastaa koko projektin loppuun saattamisesta.

Titanic II lähtee neitsytristeilylleen 2016. Laiva rakennetaan Kiinassa Nanjingissa CSC Jinlingin telakalla.

© MEPA uutissähke 2013-04-22



Nordlandian henkilö- stön YT-neuvottelut

Eckerö Line yrittää löytää uuden työpaikan kaikkiaan 42 vakituiselle työntekijälle, jotka ovat irtisanomisuhan alaisina. Varustamon m/s Finlandia liikennöi Helsingin ja Tallinnan väliä – alus ottaa niin paljon rahtia, että toiselle laivalle ei ole tarvetta.

© MEPA uutissähke 2013-04-29

Pankit alkavat taas uskoa merenkulun rahoitukseen

Nordea Bank Globalin laivarahoitussektorin vastaava johtaja Hans Christian Kjelsrud arvioi, että pankit alkavat jälleen halukkaammin lainoittaa varustamoiden alushankintoja.

Rahoituslaitokset ovat viime vuosina vältelleet merenkulkusektoria.

© MEPA uutissähke 2013-04-29

16.000 teu:n konttialus CMA:lle

Mm. Midasta rahtaava CMA CGM sai käyttöönsä toisen, CMA CGM Alexander von Humbolt' ksi (UK) nimetyn konttijätin, joka on toistaiseksi sisaralaivansa Marco Polon kanssa maailman suurin konttilaiva. Maerskille on tulossa 18.000 teu:n aluksia.

© MEPA uutissähke 2013-04-22

STX-telakoiden rahoitus järjestyi

Turun-telakalla rakenteilla olevien TUI-risteilyalusten rahoitus on varmistunut, kertoo työ- ja elinkeinoministeriö.

Rahoitukseen liittyvät epävarmuudet on saatu ratkaistua. Rahoitusopimuksen osapuolet ovat vahvistaneet sitoumuksensa. Valtion vastuut pysyvät ennallaan.

Risteilijöiden on tarkoitus valmistua STX:n Turun telakalla aikataulun mukaisesti vuosina 2014–2015. STX Finlandin korealainen emoyhtiö saa pankeilta hätälainaa yli 400 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2013-04-29

Finnlines ottaa yli UPM Seaways'n roro-liikennettä

Finnlines rahtaa UPM:n liikennettä hoitaneet Godby Shippingin Misanan ja Misidan. Mistralin rahtaus on katkolla kesällä. Mistral on tulossa Finnlinesin ajossa Helsinkiin – tietävästi tuuraa Finnkraftin ja Finnhawkkin telakointeja.

© MEPA uutissähke 2013-05-06

Merimiehen työ on rankkaa

Lehti listasi fyysisesti raskaita ja stressaavia ammatteja joista rankin on sairaanhoitaja, 31 pistettä. Laivan kansi- ja konemiehen työ on kärkipäässä, 29 p, ja meripäälystötökin on 25 pisteen veroista. ATK-alan työt rasittivat tekijäänsä vain 15 pisteen verran.

© MEPA uutissähke 2013-05-06

Finnlines osakeanti

Finnlinesin liiketappio syveni tammi-maaliskuussa 5,8 miljoonaa euroon vertailukauden 0,2 miljoonasta eurosta.

Myös liikevaihto laski ja oli 133,9 miljoonaa euroa. Vertailukauden liikevaihto oli 145,0 miljoonaa euroa.

Finnlinesin hallitus on päättänyt 17-31. toukokuuta järjestettävästä enintään 28,8 miljoonan euron merkintäoikeusannista, jossa tarjotaan 4,7 miljoonaa uutta osaketta.

© MEPA uutissähke 2013-05-13

Eckerön tuloista 20% rahtiliikenteestä

Eckerö Shippingin seitsemän roro-alusta aiheuttavat konsernin sisällä epävarmuutta. Metsäteollisuuden kuljetukset Suomesta ja Ruotsista ovat vähentyneet. Laivoista Baltic Excellent ja Birka Express liikennöivät nyt Väli-merellä. Viime vuosi meni konsernilla melko hyvin, tosin velkapääoma kasvoi Finlandian oston ja uudistuksen vuoksi.

© MEPA uutissähke 2013-05-13

Lundqvistille kaksi aframaxia

Lauantain Ålandstidningen-lehti kertoo varustamon tilanneen kaksi tankkeria Japanista. Toimitukset vuosina 2014 ja 2015. Päätös mahdollisesta kolmannesta tilauksesta tehdään tämän vuoden kuluessa.

Lloyd's List-lehti kertoi aikaisemmin kyseessä olevan 104.700 dwt:n tankkeri. WeberSeas shipbrokerin mukaan kappalehinta on 45 miljoonaa dollaria.

© MEPA uutissähke 2013-05-13

Tonnistovero tuonut lisää työpaikkoja

Merimies-Unioni arvioi, että työpaikkoja olisi syntynyt 700 mutta niistä ainakin 200 on EU:n ulkopuolisia.

Tonnistoverosta ei ole toistaiseksi syntynyt varustamoille minkäänlaista veroetua, koska yhtiöt eivät ole tuottaneet voittoa. Suomalaisia merimiehiä on noin 7.000.

Määrä on pudonnut kolmanneksen kymmenen vuoden aikana. Merimiesten työttömyysprosentti on 6,5 prosentin tienoilla.

© MEPA uutissähke 2013-05-13

Vuosi Karibialla

Tänään Midas on ollut yhden vuoden eli "365 päivää" Karibialla ja

- onnistunut tekemään 528 vierailua Karibian satamiin = 1,45 vierailua vuorokaudessa
- noin 209 vierailua amerikkalaisille saarille
- 156 vierailua St. Maartenille
- muihin satamiin 163 käyntiä!
- ohjannut noin 1052 kertaa keulapotkurin avulla, ja 4 kertaa ilman sitä, johtuen thruster-ongelmista ...
- noin 10.000 sivua paperia on tulostettu satamaviranomaisille, eli yli 5 laatikollista kopiopaperia vain tähän
- yli 250 suoritettua ankkurointia merellä

Jos lasketaan, että ohjaus laituriin kestää noin puoli tuntia, ja toisen puoli tuntia laiturista pois, ovat päälliköt olleet komentosillan siivekkeellä 22 päivää = 6% vuodesta! :).

Perämiehet, kansimiehet ja konepysähdystilassa saapuessa / lähtiessä tekee noin 33 päivää vuodessa, eli 9% vuodesta. (2x0, 75h) :)

Neljä kokonaista vuorokautta myrskyävällä merellä viimeisten 365 päivän aikana hurrikaanien Isacin ja Sandyn vuoksi! Kun Midas aikoinaan ajoi SCA:n lukuun, olisimme yltäneet 104 satamavierailuun vuodessa, eli kaksi satamaa viikossa. Tämä tarkoittaisi 424 satamavierailua vähemmän, kuin täällä reitillämme "West Indian Express" ... Ja kaikki täällä aluksella toivovat useita tuhansia lisäpäiviä täällä Karibialla CMA CGM:n lukuun :)

Hyvää kevättä ja kesää teille kaikille!
☒ Joakim "Jocke" Hentunen,
Captain of the Caribbean



Redaktionsruta

FlaskPosten 2013/3
PulloPosti 2013/3

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyö
Visa Konttinen

Datum/päivämäärä
2013-05-14

Upplaga/lukumäärä
320



Godby Shipping Ab
www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Seuraavaa PulloPostin
numero ilmestyy syyskuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia
lukijoiltamme!

Godby Shipping jourtelefon
050-5244 123

Godby Shippingin
päivystyspuhelin 050-5244 123

Suomeksi sivu XX

Befraktningssläget
Midas Karibien
CMA CGM översikt

Fisketävling

Misana dockning

Frekvensomvandlarprojektet, DWI,
WetPac

Klassningar och dockningar

Försäkringar skadefritt

Kollektivavtal

Kurser lön

Kurser och utbildning

Gratulationer

Epost till alla anställda

Lista anställda

Osv

Dan

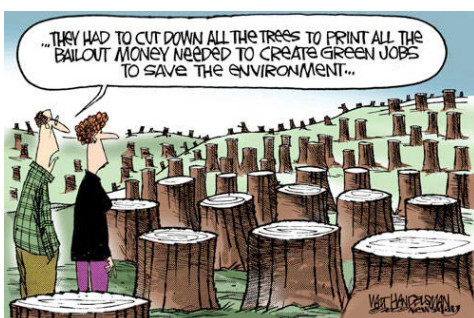
© Svensk Sjöfartstidning 2012-

© MEPA uutissähke 2012-09-03

Den vackra kvinnliga medicinstudenten blev chockerad när professorn frågade henne: "Vilken del av den mänskliga kroppen kan bli tio gånger större än vanligt när man upplever kraftiga känslor eller blir upphetsad?"

"Jag vägrar att svara på en så oanständig fråga," förklarade flickan, rodnade och vände sig bort. Professorn lät frågan gå vidare till annan studerande som, helt riktigt, svarade: "Pupillen i ögat."

"Fröken Svensson," sade professorn, "ert svar får mig att dra tre slutsatser. För det första: ni har inte läst på dagens avsnitt. För det andra: Ni har snuskig fantasi. Och för det tredje: Ert äktenskap kommer att bli en stor besvikelse för er."





UPM SEAWAYS

Finnlines

