



FlaskPosten-PulloPosti



2013-09-18 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • 2013-4

Befraktningsläget

Marknaden är fortfarande dålig med ett överskott på ro-ro- och skogsprodukt-fartyg i alla storlekar men efter de tysta sommarmånaderna finns nu vissa tecken på ökad aktivitet. Våra fartyg är sysselsatta enligt följande

- Link Star i Mariehamn utan sysselsättning
- Mimer 30-35 dagar t/c för Transprocon, öppen andra halvan oktober 2013, diskussion om förlängning
- Midas t/c till CMA-CGM till april 2014 + 1 års option
- Mistral t/c till TallinkSilja för perioden 17 september – 10 december 2013
- Miranda t/c till Trasmed till december 2013
- Misana t/c till UPM till december 2015 + 2 års option, relet till Finnlines
- Misida t/c till UPM till december 2015 + 2 års option, relet till Finnlines

Eftersom utsikterna för speciellt skogsindustrin i Europa är svaga tvingas vi söka sysselsättning på mera avlägsna marknader. Som en del i detta kommer vi att som utställare delta i följande evenemang

- Pulp & Paper International i Baltimore, USA 28-30 oktober 2013
- Asian Paper i Bangkok, Thailand 23-25 april 2014

Syftet med deltagandet är att komma i kontakt med potentiella kunder på dessa marknader.

☒ Dan



Rederigruppens ekonomi

Vår ekonomi har helt klart påverkats av det svaga marknadsläget. Link Star har legat upplagd i Mariehamn större delen av tiden sedan början av 2009 medan Mimer, Mistral och Miranda har alla fått sänkta hyror. Mistral och Mimer har dessutom varit utan sysselsättning flera månader under sommaren.

Vi har försökt se långsiktigt på situationen och inte permittera eller säga upp personal, det är viktigt att vi erbjuder i alla avseenden säkra arbetsplatser.

I och med att både Mistral och Mimer nu åtminstone kortsiktigt fått sysselsättning ser det ljusare ut. Dessutom betalade vi i september den sista amorteringen för Miranda och detta gör att kassaflödet på årsbasis förbättras med 1,5 miljoner euro, en betydande förbättring alltså. Vi har nu endast lån för Misana och Misida så situationen får sägas vara under kontroll.

Blickar man lite framåt så kan man konstatera att de kommande svavelreglerna tvingar rederierna till svåra val. Men man kan också tänka sig att konkurrensen inom SECA-området minskar i och med att vissa rederier väljer att hålla sig utanför. De fartyg som är bränsleekonomiska och/ eller utrustade med avgasrening bör från januari 2015 vara mycket konkurrenskraftiga...

☒ Dan

40 years of quality shipping - Godby Shipping 1973-2013

Vi firar i år vårt 40-årsjubileum. På grund av det svaga marknadsläget blir firandet måttfullt.

En liten historik har vi åtminstone gett ut och skickat till alla FlaskPostens trogna prenumeranter. Trevlig läsning.

☒ Dan

Stöd för skrubbers

Vi har sökt och beviljats stöd för installation av skrubber för Misana och Misida.

Tyvärr är det ju så att teknologin för avgasrening till sjöss ännu inte är fullt utvecklad. Det finns därför betydande tekniska, ekonomiska och juridiska risker förenade med investering i system för avgasrening. Vi kommer därför noga att överväga om och hur vi ska gå vidare med projektet.

☒ Dan

Nyheter i kontoret

Som ni vet så har vi under sommaren annonserat efter en personalassistent/löneräknare. Orsaken till att vi förstärker vår organisation är att Uffe är deltidspensionär (ledig måndagar) och så även Birgitta (ledig måndagar och tisdagar) samt att de båda kommer att bli heltidspensionerade från och med 2014. Uffe från och med maj och Birgitta från och med oktober 2014.

Vi hade 43 sökande och av dessa valde vi Catty Ramsay. Catty börjar hos oss måndagen den 14 oktober. Catty kommer närmast från lagstadgat olycksfallsavdelningen på Alandia Försäkring. Före det var hon på ASP och skötte sjölöneräkning, diverse personalärenden och praktikanter. Det vill säga ganska exakt samma som hon ska göra hos oss. Vi önskar Catty varmt välkommen till oss.

☒ Eva

Maritime Labour Convention

MLC trädde i kraft den 20 augusti 2013. Alla våra fartyg är sedan länge inspekterade och certifikaten finns ombord.

☒ Eva



ISM, ISPS och ISO14000

Enligt nuvarande regler måste fartyg granskas inom 12 månader från senaste granskning.

Kontoret, Link Star och Mimer har redan granskats för detta år och de andra fartygen kommer att bli granskade före datumen nedan

- 12.10.2013 Miranda
- 12.10.2013 Mistral
- 24.10.2013 Misana
- 10.11.2013 Midas
- 13.11.2013 Misda
- 31.01.2014 Kontoret
- 31.05.2014 Link Star
- 6.9.2014 Mimer

✉ **Christer**

Redaktionsruta

FlaskPosten 2013/4
PulloPosti 2013/4

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyö
Visa Konttinen

Datum/päivämäärä
2013-09-18

Upplaga/lukumäärä
320



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

Kurser

Ballast Water Management Seminar

- Gunnel Häggblom, Kontoret
- Dan Mikkola, Kontoret
- Christer Johansson, Kontoret
- Mikael Fredriksson, Kontoret

Befälsmöte Misana

- Henrik Söderholm, Midas
- Teppo Roos, Miranda
- Kristian Törnroth, Misida
- Jukka Harju, Mistral
- Karri Heijari, Mistral
- Dimitrij Fisun, Mistral
- Eric Lindblom, Misida
- Dan Mikkola, Kontoret

Seminarium Kina idag - bakom kulisserna

- Dan Mikkola, Kontoret
- Eva Mikkola-Karlström, Kontoret

✉ **Eva**

Den centraliserade löneuppgörelsen överförd på sjöfarten

Senast 25.10.2013 ska de förbundsvisa avtalen till den centraliserade löneuppgörelsen, som arbetsmarknadens centralorganisationer ingått, vara färdiga.

Tillämpad på sjöfarten innebär den centraliserade uppgörelsen följande

- Avtalstiden för Sjömans-Unionen 1.3.2014-1.1.2017 (de nuvarande avtalen löper ut 28.2.2014)
- för befälsförbunden 1.4.2014-31.1.2017 (de ikraftvarande avtalen upphör 30.3.2014)
- Avtalsperiodens första lönejustering på 20 euro för manskapet och ekonomipersonalen 1.7.2014 samt för befälet 1.8.2014.
- Avtalsperiodens andra lönejustering på 0,4 % för manskapet och ekonomipersonalen 1.7.2015 samt för befälet 1.8.2015.

Senast 15.6.2015 kommer centralorganisationerna överens om justeringarna för den resterande avtalsperioden.

Om det inte uppnås en samsyn om lönejusteringarna under dessa förhandlingar, har kollektivavtalsparterna rätt att säga upp sina avtal att upphöra 31.10.2016 med en fyra månaders uppsägningstid.

© **Rederierna i Finland,**
Hasse Ahlström 2013-09-12

TM Master V2

Inköp och service beställning

Vi är i full gång med att införa att alla inköp och servicebeställningar som ingår i tekniska avdelningens budget skall göras via TM Master. I stort sett alla fartyg har följt vår uppmaning, största delen av inköpen och service beställningarna går idag via TM Master, vårt mål är dock att alla beställningar, däck och maskin, skall göras via TM Master. Budgetåret 2013/2014 är ett inkörningsår och vi hoppas att vi nästa budget år har systemet fullt igång.

Fördelen är att vi har allt i realtid, fakturor och kontakter finns tillgängliga i TM Master och kan användas som referens vid framtida beställningar. Även processen att godkänna fakturor har förenklats så till vida att Micke eller jag här på kontoret i princip kan attestera alla era fakturor gjorda via TM Master, detta förutsätter dock att beställningen i TM är uppdaterad med priser eller att en kopia av forsedeln bifogats i TM beställningen.

Jag anser att vi ska dra full nytta av TM Master som är ett bra system för er att beställa och hålla reda på hela processen ända fram till att beställningen kommit ombord efter det tar vi på kontoret över. För oss på kontoret är det nu lättare att ha insyn och följa upp beställningar gjorda ombord. Även kontantköp i land, även budgetuppföljningen har förenklats.

De flesta av er använder TM Master och det vill vi tacka er för. Alla ni som anser TM Master är för krångligt eller har bekymmer med programmet eller annars bara har en kommentar eller ett konstruktivt förslag angående TM Master proceduren kontakta mig eller Micke så försöker vi fixa det.

Via support@teromarine.no får ni snabb och proffsig assistans angående allt som gäller användandet av TM Master.

Ha en fin försättning på sensommaren!

✉ **Gunnel Häggblom**

Tack och grattis

Martti Rintala, mångårig kock på Mimer, blev 60 år den 2 augusti och gick i pension den 31 juli.

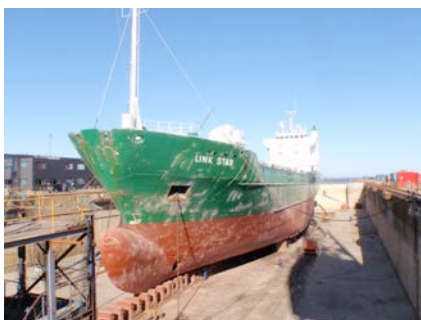
Hälsningar
✉ **Birgitta**



Link Star FA Yard
19-28 april

Mesta delen av arbeten var rutinarbeten. Mekanisk slipning av skrovet, målning, service av bottenventil, brytarservice och tjockleksmätning. Tjockleksmätningen påbörjades i Mariehamn med en GL representant från Helsingfors. Det som framkom under denna mätning, åtgärdades under dockningen.

GL ombord för klassförnyelse, tankar kröps igenom, bottenventiler och olika tekniska system kollades. En så kallad "Part held" klassning gjordes eftersom förnyelsefönstret öppnar först december 2013.



Det kom även lite överraskningar på vägen

- Blev en hel del plåt att byta efter tjockleksmätningen. I tankar, nedre lastrummet samt skrov.
- Bogpropellern hade spruckna blad, som svetsades.

Dockningstiden blev förlängd i och med plåtarbeten. Annars skulle hon ha blivit tvungen att gå på dock igen före 28/2-2014.

Varvet utförde alla arbeten med högsta betyg. Finns inget att klandra på

Tack till alla i besättningen som var med under dockningen!

☒ **Micke**

Nästa planerade dockningar

Sista datum för nästa planerade dockningar är följande

- Misida 6 oktober 2014
- Mimer 28 februari 2015
- Midas 31 mars 2015
- Misana 14 augusti 2015
- Link Star 29 april 2016
- Miranda 4 maj 2016
- Mistral 12 juli 2016

☒ **Micke**

Miranda Marseille
26 april – 4 maj

Åkte direkt från Danmark till Frankrike på nästa dockning. Denna gång var dockningen av lite större karaktär. Styrmaskin, båda stabilisatorer, Becker rodret, axelgeneratorn m.m. servades.

Alla propellerbladen lyftes, kollades och tätningarna byttes. Yttre och inre hylstättningar byttes. Stor service på roro-utrustning utfördes av Cargotec. Bottenfärgen var i bedrägligt skick, betydligt värre än beräknat. Hela skrovet rengjordes med högtryck (1400 bar). Egentligen skulle hon ha behövt sandblåstras men i och med att stabbar, styrmaskin samt roder var öppnade kunde inte detta göras på denna tid.

GL ombord för klassförnyelse, tankar kröps igenom, bottenventiler och olika tekniska system kollades. Första inspektören var en aningen "bändig" men hans avslörare var mera tillmötesgående.

En så kallad "Part held" klassning gjordes eftersom förnyelsefönstret öppnar först i december 2013.

Överraskningarna denna gång var följande

- Bottenfärgen i dåligt skick.
- Intryckningar, spanter som måste bytas.
- Alla zinkar borta.



Det var ett märkligt ställe att docka på. Alla specialverktyg som normalt finns på ett varv måste hyras in, vilket i sin tur ledde till att serviceteknikerna stred om vems tur det var att använda dem. Inget plåtförråd. En av plåtarna som byttes måste köras in från modervervet i Italien. Sedan gjorde inte språket det alls något lättare, två förmän som ledde från varvets sida och deras engelska var inte den bästa. Arbetet får godkänt men det tar för lång tid med vissa arbeten. Inget varv man har som förstahandsval. Tack till alla i besättningen som var med under dockningen!

☒ **Micke**

Mistral på FA Yard
2-12 juli

Sedan till årets sista dockning. Då blev det åter till FA Yard/Munkebo. Här hade vi identiska jobb med Miranda, styrmaskin, båda stabilisatorer, axelgeneratorn m.m. servades.

Alla propellerbladen lyftes, kollades och tätningarna byttes. Yttre och inre hylstättningar byttes. Stor service på roro-utrustning utfördes av varvet/Cargotec.



Bottenfärgen var i bedrägligt skick, betydligt värre än beräknat. Hela skrovet vattenblåstrades plåten. Sedan målades hela skrovet svart. Detta i testsyfte eftersom Hempel representanten i Marseille menade att det växer sämre på svart färg. Detta har även bekräftats av en annan finsk redare samt GL.

GL ombord för klassförnyelse, tankar kröps igenom, bottenventiler och olika tekniska system kollades. En så kallad "Part held" klassning gjordes eftersom förnyelse fönstret öppnar först i november 2013.

Överraskningarna denna gång var följande

- Bottenfärgen i dåligt skick.
- Intryckningar, spanter som måste bytas
- Stora delar av zinkarna borta
- Rope guarden fattades

Som vanligt på detta varv, så fungerade allt enligt plan.

Tack till alla i besättningen som var med under dockningen!

☒ **Micke**

**Nästa FlaskPosten kommer
i januari 2014.
Bidrag mottas med
tacksamhet!**



Godby Fishing Championship 2013

Torsdagen den 29 augusti fiskade vi under ledning av Kalle Pettersson i vattnen utanför Mariehamn, Slemmern är som alla vet Ålands bästa gäddvatten. Inkvartering hade vi på Gröna Uddens camping där vi också hade middag med efterföljande sjöfartsseminarier.

Totalt deltog 25 personer med en lämplig blandning av veteraner och nya bekantskaper. Vinnare blev – för tredje året i rad – Olli Lehtovirta från Transfennica. Den fullständiga resultatlistan

1. Olli Lehtovirta, Transfennica 19,5
2. Rikard Olsson, GL 9,8
3. Lotta Åkre, SCA 9,0
4. Per-Owe Larsson, Iggesund 8,0
5. Kimmo Kari, Transfennica 7,1
6. Kalle Kronberg, Wärtsilä 5,7
7. Bengt Lundberg, Godby Sh 5,3
8. Ulla Fernlund, Iggesund 5,3
9. Gunnel Häggblom, Godby Sh 4,6
10. Reima Angerman, Finlands maskinbefälsförbund 4,5
11. Alpo Mikkola, Godby Shipping 4,4
12. Christer Johansson, Godby Sh 4,1
13. Dan Mikkola, Godby Shipping 3,9
14. Nalle Sjöman, pensionär 3,6
15. Sigvard Åkerberg, Minicarriers 2,3
16. Ulf Gullne, Sjöfartsverket SWE 2,1
17. Eva Mikkola-Karlström, Godby Shipping 2,0
18. Stefan Willberg, Wärtsilä 1,8
19. Mikael Fredriksson, Godby Sh 1,1
20. Johnny Rosenholm, ÅAB 1,1
21. Nils Wigsten, Iggesund 0,3
22. Christina Törnqvist, Iggesund 0,0
23. Johan Lång, Gard 0,0
24. Robert Henriksson, Lloyds 0,0
25. Hannu Jokela, GL 0,0

☒ Dan

Gulf Forest ex Miniforest skrotad

Gulf Forest (ex Miniforest) slutade den 6 maj 2013 sina dagar då hon anlände till Gemi Yam Sanayin i Turkiet för upphuggning.

Fartyget levererades 1972 som Ilse Wulff och seglade under perioden 1979-2000 under namnet Miniforest ägd av åländska Minicarriers. För driften stod Godby Shipping.

Efter 2000 seglade fartyget med bland andra Malta, Estland, Belize, Panama och St Kitts/Nevis, Bolivia och Tansania flaggor.

© Laivalehti Tornator 2013/2



Mepa futis 2013

Vi hade äran att första gången delta med ett eget Godby Shipping-lag i MEPAs fotbollsturnering på Sonera stadion i Helsingfors den 14 augusti 2013.

Vi var totalt 12 spelare från fartygen och kontoret. Antalet deltagande lag var 16 och det här var den största av MEPA arrangerade idrottstävlingen. Resultatmässigt lyckades vi inte så bra men vi hade roligt och bra stämning i laget.

I januari arrangerar MEPA en innebandy-turnering i Mariehamn och vi siktar på att delta även där.

Resultat

- Godby-Amorella 0-1
- Godby-Neste 0-7
- Godby-Gabriella 0-5
- Godby-Finnlines 2-5
- Placering 13

☒ Teppo Roos

Motion

Några av oss i kontoret har redan börjat fundera på nästa års badsäsong.

Följaktligen så går vi en gång i veckan på gemensamt motionspass på Medimar. När du är hemma på ledighet får du jätte gärna haka på. Upplägget är 20 minuter uppvärmning/konditionsträning sedan 40 minuter "cirkelträning" och avslutande stretching. Det är kul, vi blir piggare och snyggare J.

Tid: fredagar kl. 0800-0900

Plats: Medimar, Lövuodsvägen 4, Mariehamn (i källaren, där finns bra omklädningsrum och duschmöjligheter)

Vill du komma med? Hör av dig till mig!

☒Eva

St Petersburg får anläggning för LNG

Gazprom bygger en stor LNG-terminal i östra Finska viken. Den flytande naturgasen ska skeppas till främst den europeiska marknaden.

Alexey Miller, ordförande för den ryska gaskoncernen Gazprom och Alexandr Drozdenko, guvernör för Leningrad, har undertecknat ett intentionsavtal om att i St Petersburgsområdet låta bygga en anläggning för kondensering av naturgas till LNG.

Administrationen för Leningrad oblast lovar att tillhandahålla mark, tillstånd och rättigheter och det statliga gasmonopolet Gazprom förbinder sig att bygga LNG-anläggningen som får en kapacitet för 10 miljoner ton årligen. Enligt Miller har LNG-marknaden uppvisat en stadig tillväxt de senaste åren. En ökande efterfrågan på LNG kräver mer kondenseringskapacitet.

- Som ett globalt energiföretag ska Gazprom självfallet stå i frontlinjen och främja export av rysk energi, säger Miller.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-25

Finland stöder LNG-terminaler

Finland reserverar 100 miljoner euro i stöd till investeringar i LNG-terminaler under detta och följande år.

I ett pressmeddelande lyfter arbets- och näringsministeriet fram LNG som ett bränsle för bland annat sjöfarten och uppger att utsläppen av svavel- och koldioxid är betydligt lägre än i de bränslen som nu används.

- I och med att terminaler för flytande naturgas byggs vid Finlands kust kan LNG-drivna frakt- och passagerarfartyg bli en allt vanligare syn på Östersjön. De möjliggör import av naturgas också till sådana områden som saknar ett naturgasnät, vilket bidrar till en mer mångsidig och säker energiförsörjning. Det leder också till minskade utsläpp, särskilt inom industrin som använder andra fossila bränslen som energikälla, fastslår ministeriet.

Arbets- och näringsministeriet bereder en förordning om de allmänna villkoren för att bevilja stödet. Den ska träda i kraft senast hösten 2013. Vidare krävs Europeiska kommissionens beslut om att stödet är förenligt med EU:s regler om statligt stöd.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-24

Viking Line tittar på LNG och scrubber

Viking Line utesluter inte möjligheten att konvertera en del av sina befintliga fartyg för drift med LNG som ett alternativ till scrubberinstallation. Sporrade av de goda erfarenheterna av LNG på Viking Grace utreder Viking Line nu möjligheterna att konvertera ett eller kanske till och med flera av sina fartyg för LNG-drift.

En konvertering av befintligt tonnage för användning av LNG som bränsle enligt Viking Grace-koncept är dock inte problemfritt.

- Det innebär en enorm utmaning i de äldre fartygen men till exempel i Viking XPRS är det definitivt en möjlighet, bekräftar Pihlajaniemi.

Trots detta anser han inte att det skulle vara helt uteslutet att även äldre fartyg skulle kunna konverteras för LNG-drift. – Tekniskt är det möjligt att konvertera motorerna och det innebär att vi bör titta på hur mycket gastanken väger och det är där den stora utmaningen ligger.

Närmare till hands ligger kanske därför att installera scrubberanläggningar på de äldre fartygen.

- För närvarande undersöker vi möjligheterna till LNG-drift eller installation av scrubber för alla våra fartyg, med undantag för det äldsta som är Rosella, berättar Pihlajaniemi.

Han säger att en del av strategin är att bekanta sig med de olika tekniska scrubberlösningarna på marknaden och på vad de olika leverantörerna kan erbjuda.

- Torrskrubber passar inte i vårt koncept på grund av att de kräver mycket plats och är logistiskt besvärliga. Däremot säger Pihlajaniemi att Viking Line ingående har undersökt den teknologi som Wärtsilä Hamworthy står för och att den passar rederiet bra.

- Open loop havsvattensscrubbers passar bra på stora hav men inte i känsliga områden som Skärgårdshavet och Östersjön. Vi har därför koncentrerat oss på closed loop. Det betyder att tvättvattnet, som kan vara havs- eller färskvatten, efter att ha renats för att uppfylla vissa gränsvärden kan pumpas iland.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-20

MEPC-beslut får både ris och ros

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, MEPC, genomförde nyligen sitt 65:e möte. Enligt Transportstyrelsen innebar mötet både med- och motgångar för Sveriges del.

Mest glädjande för svensk del var enligt Transportstyrelsen de framgångar som uppnåddes inom det som kallas EEDI. Det svenska förslaget om att inkludera energieffektivisering för ro-ro-lastfartyg och ro-ro-pax i Annex VI av MARPOL fick stort stöd. Sverige har drivit frågan i flera år och arbetat fram en anpassad beräkningsmetod för dessa fartyg. Beslutet kommer nu att cirkuleras för att slutligt antas på nästa miljökommittémöte som hålls i mars 2014. Reglerna tillämpas på nya fartyg kontrakterade efter det datum då resolutionen träder i kraft.

Däremot påpekar Transportstyrelsen att MEPC:s beslut om att skjuta upp tillämpningen av barlastvattenkonventionen var en besvikelse för svensk del. Beslutet innebär att man frångår de tidigare beslutade datumen i konventionen för när fartyg ska ha installerad reningsutrustning ombord. Istället knyter man kravet till ikraftträdandet av konventionen, som i dagsläget inte går att förutse. Sverige anser att man genom beslutet tar bort incitamentet för att installera utrustningen innan konventionen är ratificerad fullt ut.

Ett annat mindre lyckat beslut enligt Transportstyrelsen var att MEPC beslutade att skjuta tillämpningen av NOx-utsläppskraven i det så kallade "Tier III" med fem år. Beslutet påverkar det arbetet som pågår inom HELCOM om att ansöka om att Östersjön ska utses till NOx-kontrollområde.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-24

DFDS i stor skrubbersatsning

DFDS öppnar plånboken rejält och satsar ytterligare SEK 350 miljoner på skrubberteknik för att möta de hårda svavelkraven 2015.

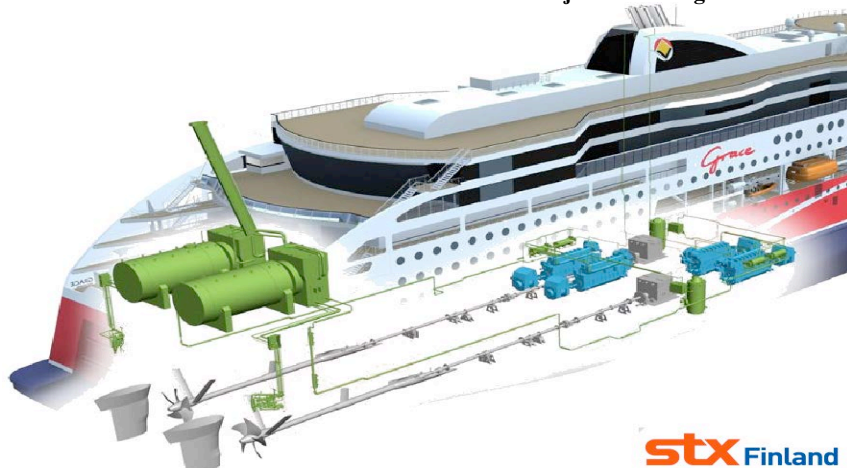
Det danska rederiet är en av föregångarna inom den internationella shippingsektorn när det gäller att använda sig av skrubberteknik och har tidigare satsat betydande belopp i ett pilotprojekt, då alternativen är få och insatserna höga. Nu tar man nästa kliv – ett historiskt.

Under det kommande året ska rederiet sätta in skrubbrar på åtta fartyg i flottan och enligt DFDS kommer då tolv fartyg att möta kravet om max 0,1 procents svavel i bränslet. Detta innebär att satsningen ligger på, i runda slängar, 40 miljoner per fartyg.

Man överväger också att sätta in skrubberteknik på ytterligare tio fartyg. Om det genomförs kommer det innebära att halva flottan har skrubberteknik ombord. Även om DFDS nu gör en uppenbar satsning vill man se ett politiskt initiativ för att skydda fartyg som på grund av olika faktorer, till exempel ålder, inte kommer att omfattas av skrubbervägen.

- Vi måste agera snabbt för att hitta lösningar och övergångsregler för de många fartyg som inte lämpar sig för en scrubberinstallation, möjligtvis genom temporära undantag om rederierna bidrar till investeringar i lösningar. Vi behöver också arbeta tillsammans för att försäkra oss om långsiktiga lösningar, inklusive tydliga och lämpliga regler för scrubberanvändning och regler som erbjuder bolagen en säker bas för investeringsbeslut. Om inte annat skulle det vara ekonomiskt oansvarigt för rederier att göra sådan stora investeringar, säger Niels Smedegaard i en kommentar.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-07-23



Wärtsiläs skrubbrar till Color Line

Wärtsilä ska leverera skrubber-system till Color Lines SuperSpeed 2 och har option på leveranser till ytterligare tre av rederiets fartyg.

Color Line planerar att investera cirka 250 miljoner kronor för att uppfylla de kommande svavelreglerna efter 2015. Beställningen till SuperSpeed 2 innehåller fyra separata öppna skrubber-system som ska minska nivåerna av SOx, svaveloxider, i avgaserna från fartygets maskineri så att de uppfyller kraven som kommer att gälla i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen när SECA införs 2015 – det vill säga att utsläppsnivåerna motsvarar de som skulle blivit om fartyget kört på ett bränsle med max 0,1 procent svavel men med skrubber installerad kan bränsle med högre svavelinnehåll användas.

Att systemen är öppna innebär att processvattnet där svavlet tas upp pumpas över bord ut i havet efter rening.

Installationen ska göras under en planerad dockning våren 2014. SuperSpeed 2 går i trafik mellan Larvik och Hirtshals. Dessutom har rederiet option på installation av motsvarande anläggningar för systerfartyget SuperSpeed 1 på linjen Kristiansand–Hirtshals samt kryssningsfärjorna Color Fantasy och Color Magic på linjen Oslo–Kiel. På de två färjorna i trafik mellan Sandefjord och Strömstad uppger Color Line att man går in för lågsvavlig marin diesel för att uppfylla de kommande utsläppskraven.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-24

CMA-CGM satsar på Östersjön

CMA-CGM tror på en stark utveckling i östersjöregionen, och har investerat i flera nya egna fartyg mellan ostkusten och hamnar på kontinenten. Det skriver Norrköpings Hamnar som nu får en feederanslutning med Zeebrügge.

Det franska rederiet, världens tredje största containerrederi, anlöper Norrköping veckovis på tisdagar/onsdagar i en slinga som förutom Norrköping och Zeebrügge också innehåller anlöp i Hamburg, Kaliningrad, Rauma och Gävle.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-12

Linjetrio går samman om fartygsdrift

Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) samt CMA-CGM har ingått en principöverenskommelse om att etablera ett långsiktigt operativt samarbete på de ost-västliga linjerna.

Samarbetet som fått namnet P3 Network kommer initialt att hantera operationen av totalt 255 fartyg.

Fartygen, som har en kapacitet på 2,6 miljoner TEU, är sysselsatta på 29 slingor i trafiken mellan Asien-Europa, över Atlanten samt över Stilla Havet. Ett gemensamt operationscentra ska etableras.

Maersk Line bidrar med 42 procent av kapaciteten inklusive den nya Triple-E-klassen som nu börjar levereras, som därmed enligt den danska containergiganten inte kommer att bidra till ytterligare kapacitetsöverskott. MSC skjuter till 34 procent och CMA-CGM:s andel blir 24 procent.

Alliansen kommer enbart att vara operativ. All försäljning, marknadsföring och kundservice kommer även fortsättningsvis att hanteras oberoende av respektive rederi. Starskottet är planerat till andra kvartalet 2014 men förutsätter godkännande av relevanta myndigheter.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-18



Före detta Viking Line-nybygge sjösatt

Det konkursade spanska Astilleros de Sevilla har sjösatt sitt sista nybygge, en färja som ursprungligen beställdes av Viking Line.

Tre år efter att Viking Line avbeställde sitt nybygge med projektnamnet Viking ADCC blev det klart att skrovet i alla fall ska byggas färdigt.

Enligt uppgifter i spanska media har skrovets ägare Banco Santander beslutat att låta färdigställa fartyget på varvet Factorias Vulcano i Vigo. Skrovet har under de senaste månaderna byggts sjösättningsklart i Sevilla av arbetare från varvet. Det har också antytts att det skulle finnas potentiella köpare till nybygget.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-28

Produktionsstart

vid STX i Åbo

STX Offshore & Shipbuildings ekonomiska trångmål var definitivt inte på agendan när STX Finland och TUI Cruises arrangerade presskonferens den 24 maj på Åbovarvet i samband med kölsträckning av nybygget Mein Schiff 3 och produktionsstart för systerfartyget Mein Schiff 4.

Att finansieringen är i sin ordning och att TUI Cruises två nybyggen planenligt kommer att levereras från STX FINlands varv i Åbo försäkrade både Jari Anttila, vice vd för STX Finland och Richard Vogel, vd för TUI Cruises, på en presskonferens i fredags.

Mein Schiff 3 och Mein Schiff 4 är på 99.000 GT. De är 294 meter långa och 36 meter breda. Ombord finns 1.250 passagerarhytter med 2.500 undre bäddar. Besättningen uppgår till 1.000 personer.

Mein Schiff 3 levereras till beställaren våren 2014 och systerfartyget Mein Schiff 4 ett år senare på våren 2015.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-27

Wallenius beställer två plus två i Kina

Wallenius Lines har skrivit kontrakt med det kinesiska varvet Tianjin Shipyard om bygget av två postpanamax bilfartyg för leverans 2015 och 2016. - Vi tror på en stark marknad i vårt segment, säger Wallenius vd Lines Anders Boman. Nybyggnadskontraktet innehåller också optioner på ytterligare två fartyg.

Fartygen blir 200 meter långa och 36,5 meter breda och får en kapacitet på 8.000 bilar. Det vill säga i samma storlek som de sedan tidigare största i Wallenius flotta. De nya fartygen ska vara optimerade för låga bränslekostnader och en låg inverkan på miljön.

Tianjin Shipyard i staden med samma namn är en del av statliga Northern Shipyard Group of China. Nybyggena kommer att opereras av Wallenius Wilhelmsen Logistics och ägas till 50 procent av Wallenius Lines.

Wallenius tog så sent som i januari i år leverans av sitt senaste nybygge, Tosca, med en kapacitet på 6.500 bilar, som var det sista i en serie byggda på Mitsubishi Heavy Industries.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-25

Roro belastar Eckeröresultat

Rederiaktiebolaget Eckerö räknar med att årets resultat kommer att bli märkbart sämre än fjolårets. Den absoluta merparten av resultatförsämringen kommer från roro-verksamheten inom dotterbolaget Eckerö Shipping. Vid senaste årsskiftet löpte långa avtal för rederiets tre största roro-fartyg ut. I nuläget är tre av de sju roro-fartygen i flottan sysselsatta i Medelhavet på korta kontrakt. Roro-verksamheten som helhet uppges för tillfället vara olönsam.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-07-26

Eckerös roro-fartyg byter namn

Eckerö Shipping, dotter till Rederiaktiebolaget Eckerö, byter namn på de flesta av sina roro-fartyg. Namnbytet görs under den närmaste tiden när fartygen kommer till nästa hamn. I praktiken går det ut på att den första delen av namnet, "Birka", lämnas bort.

Birka Transporter och Birka Shipper har redan bytt namn till Transporter och Shipper. Birka Exporter och Birka Carrier byter namn i dag, Birka Express troligen i början av juli och Birka Trader vid besök i första europahamn efter utlossning i Libyen inom ett par veckor.

Namnbytena hänger ihop med en klarare struktur inom koncernen, säger Ken Johansson på Rederiaktiebolaget Eckerö. Ett led i denna process var att byta namn på koncernens lastrederi från Birka Cargo till Eckerö Shipping. - Av roro-fartygen är det bara Baltic Excellent som behåller sitt gamla namn. Birka-förstavelsen försvinner över hela linjen eftersom det var där vi ville renodla. Birka är nu ett fartyg och Birka Cruises kryssningsverksamheten, säger Ken Johansson.

Roro-fartygen får också koncernens logotype i skorstenen och bogen.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-06-26

På Medelhavet under finländsk flagg

Just nu sitter jag på Mirandas däck och ser hur Palmas hamn vaknar till liv. Den här tiden på morgonen råder fortfarande skön nordisk sommarvärme, omkring 25 grader men under dagen kommer den nog att stiga till över 30. Det blir åter en varm dag för besättningen – i synnerhet för de som ska surra lasten på däck i gassande solsken.

Efter några dagar ombord på det åländska rederiet Godby Shippings roro-fartyg Miranda i Medelhavet är det lätt att inse att det är en hektisk trafik som förser turisterna – och de fasta invånarna – på Mallorca och Ibiza med så gott som alla förnödenheter. Per vecka blir det minst åtta hamnanlöp och hela tiden är fartyget fullastat på tre däck. Eftersom Miranda är det enda roro-fartyget i den spanska befraktarens flotta får hon bland annat ta allt farligt gods.

All last är rullande, så i enheter innebär det omkring 110 per resa. På ett år blir det 40.000 enheter som ska surras. På denna linje är det inte stuveribolaget som svarar för den tjänsten, den sköts av besättningen. Enbart med den egna besättningen är det en omöjlighet, så därför har befraktaren Trasmediterranea satt ombord ytterligare tre spanska lashing crew.

Miranda går i skytteltrafik mellan spanska fastlandet och Balearerna, en linje med korta sjöresor som vanligtvis avklarar under natten. De fastlands-hamnar som anlöps är Valencia och Barcelona. Destinationerna är Palma de Mallorca och Ibiza. Man kan nog säga att trafiken går i riktning från fastlandet till öarna, eftersom det i stor utsträckning är tomma enheter som går i den motsatta riktningen. Vissa undantag finns, bland annat "exporterar" öarna metallskrot och sopor till fastlandet.

Denna roro-linje skiljer sig markant från fartygets föregående, då man skeppade finskt papper till bland annat Spanien. Att ingenting är som förr stör egentligen inte besättningen, som är finländsk. I skandinavisk anda är man flexibel och anpassningsbar och löser de problem som kan uppstå efter hand. En finländsk besättning är självgående kan man nog säga utan att överdriva.

Det har varit intressanta och lärorika dagar ombord på Miranda som stolt visar upp finländsk flagg och en imponerande effektivitet i spansk inrikes- trafik. Jag kan bara konstatera att besättningen gör ett fantastiskt jobb. Kanske det i alla fall inte är helt otänkbart att göra kvalitetssjöfart till en exportprodukt? Mer om Mirandas äventyr på Medelhavet publiceras i ett reportage i augustinumret av Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning/Pär-Henrik Sjöström 2013-07-08

Krångligt miljöstödd

I Finland har hittills drygt 30 ansökningar lämnats in för att erhålla inves-

teringsstöd för miljöutrustning för att uppfylla de nya svavelreglerna 2015.

Olof Widén, vd för Rederierna i Finland, berättar att de budgeterade stödmedlen på EUR 30 miljoner inte räcker till. Men han ser också andra problem, som kan leda till att rederierna inte våga investera i utrustningen trots allt.

– Metodologin är så oerhört besvärlig. EU-riktlinjerna för miljöstödd gör att speciellt "five year benefit"-regeln ställer till med problem. I värsta fall kan det bli så att ingen vågar lyfta stödet, säger Widén till Sjöfartstidningen.

– Jag är illa rädd för att det inte kommer att bli så många investeringar, det är för mycket osäkerhet.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-07-27



Handelsflottan i Sverige raderas ut?

Den svenskflaggade handelsflottan är historiskt liten och håller utflaggnings-trenden i sig kan den i princip vara ett minne blott inom ett decennium.

Färsk siffror från statistikmyndigheten Trafikanalys visar att antalet fartyg i den svenskflaggade handelsflottan var 314 vid årsskiftet 2012/2013, vilket är det lägsta som noterats under mätperioden 1970-2012. Flottan bestod då av ett brutto på totalt 2,8 miljoner, en minskning med 28 procent på ett år. Värst var det för lastfartygsflottan som minskade med hela 35 procent.

Samtidigt blir den svenskflaggade flottan allt äldre.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-05-28



Fortsatt förlust men klar förbättring för Transatlantic

Förlusterna fortsätter för Rederi AB Transatlantic som redovisar ett resultat efter skatt för första halvåret i år på minus 199 miljoner kronor.

Framförallt går det tungt för affärsområdet Industrial Shipping som levererade ett operativt resultat på minus 103 miljoner, om än en förbättring jämfört med första halvåret 2012. Rederiet ser heller ingen större potential för förbättringar i den bedrövliga marknaden för resten av året.

Förhandlingarna med bankerna för att säkra finansieringen fortsätter. Trans har inte lyckats uppfylla alla krav i de låneavtal som finns, men fått detta godkänt genom så kallade waivers av de långgivande bankerna för andra kvartalet.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-08-07



Kustbevakningsfartyg döptes i Raumo

Finlands gränsbevaknings nybygge döptes till Turva vid STX Finlands varv i Raumo.

Inrikesminister Päivi Räsänen döpte finländska gränsbevakningens nybygge till Turva i samband med sjösättningen vid STX Finland i Raumo den 2 augusti. Nybygget levereras i slutet av 2013 och kommer att operera på Finska viken. Som bränsle kommer det 96 meter långa fartyget att använda LNG och dieselolja.

Användningsområdena blir bland annat bevakning av gränserna till havs, sjö- räddning, miljöskydd och oljesanering. Fartyget kan också användas för nödbogsring.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-08-05

Rederier får stöd för miljöinvesteringar

Kommunikationsministeriet har beviljat sex rederier och 22 av deras fartyg statsunderstöd för investeringar som görs i efterhand för att höja nivån på miljöskyddet. Miljöstöden är avsedda för kostnader för eftermontering av svavelskrubbers.

Stöd har beviljats till Bore, ESL Shipping, Finnlines, Godby Shipping, Neste Shipping och Tallink Silja.

Investeringarna ska genomföras under åren 2013 och 2014. I statsbudgeten för år 2013 beviljades en fullmakt på 30 miljoner euro som stöd för sådana investeringar i anordningar som i efterhand, i syfte att förbättra miljöskyddet, installeras i fartyg som redan är i drift.

I enlighet med EU kommissionens krav har man i bedömningen av ansökningarna beaktat de faktiska investeringskostnaderna samt de årliga extra kostnaderna för och avkastningen på investeringen under de fem första åren efter det att investeringen tagits i bruk.

Sammanlagt ansöktes stöd för 34 fartyg till ett värde av ca 71 miljoner euro. Två av de föreslagna investeringsprojekten var inte stödberättigande. De övriga avslagen berodde på avsaknaden av stödberättigande kostnader.

Stödbesluten har fattats särskilt för varje fartyg. Av det anslag som reserverats i statsbudgeten för investeringar som görs på fartyg i efterhand beviljas nu ca 19 miljoner euro.

Bedömningen av ansökningarna visade att på en del fartyg är installationen av en svavelskrubber en företagsekonomiskt lönsam investering och därför kan inget statsunderstöd beviljas.

© Kommunikationsministeriet
Pressmeddelande 05.09.2013



Två roro-fartyg halar den svenska flaggan

Finnlines har registrerat sina tidigare svenskflaggade roro-fartyg Finnmill och Finnulp i Finland. Nu har även roro-fartygen Finnmill och Finnulp lämnat den svenska handelsflottan. Finnlines skiftade nyligen från svensk till finländsk flagg på de två systerfartygen.

Finnlines svenskflaggade flotta fortsätter därmed att minska. Kvar under svensk flagg i Finnlines-flottan finns fortfarande de fartyg som går i trafik mellan Malmö och Travemünde, nämligen Finnpartner, Finntrader, Finnclipper och Nordlink.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-08-05



NCL väljer scrubbers för nybyggen

Inför de nya svavelskrubberna 2015 har kryssningsrederiet Norwegian Cruise Line, NCL, beslutat installera scrubbers på det kryssningsfartyg som byggs av Meyer Werft i Tyskland för leverans 2015 samt på systerfartyget, en option som nyligen deklarerades, som skall levereras 2017. Beslutet innebär att norsk-svenska Green Tech Marine skall leverera fem scrubbers till varje fartyg.

Installationen bygger på Green Tech Marines kompakta GTM-R-skrubber med en scrubber för varje maskin. Med en total effekt på 76,8 MW blir det den största skrubberanläggningen i världen. Genom att välja en scrubber för varje maskin, och som dessutom ersätter ljuddämparen, kan installationen, till skillnad från en stor gemensam scrubber för alla maskiner, ske utan att inkräkta på hyttkapacitet eller andra passagerarutrymmen hävdar rederiet.

Green Tech Marine har tidigare i år försett NCL:s Pride of America som seglar på Hawaii-kryssningar med fyra scrubbers. Företaget har huvudkontor i Farsund i södra Norge samt i Göteborg.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-08-19

Rahtaustilanne

Markkinat ovat edelleen huonot, kun roro- että metsätuotekuljetuspuolen aluksista on kaikissa kokoluokissa ylitarjontaa, mutta hiljaisten kesäkuukausien jälkeen on nyt näkyvissä joitakin merkkejä lisääntyneestä toiminnasta. Aluksemme ovat toiminnassa seuraavasti

- Link Star Maarianhaminassa, ei toimintaa
- Mimer 30-35 päivää t/c Transproconilla, lokakuun 2013 jälkipuolisko on vielä avoinna, keskustelua työn pidennyksestä
- Midas t/c CMA CGM:n lukuun huhtikuulle 2014 + 1 vuoden optio
- Mistral t/c Tallink Siljalla ajalla 17.9.-10.12.2013
- Miranda t/c Tramedilla joulukuuhun 2013
- Misana t/c UPM:n lukuun joulukuulle 2015 + 2 vuoden optio, relet Finnlinesille
- Misida t/c UPM:n lukuun joulukuulle 2015 + 2 vuoden optio, relet Finnlinesille

Koska erityisesti Euroopan metsäteollisuuden näkymät ovan heikot, on meidän pakko etsiä toimeksiantoja myös kauko-markkinoilta. Osana tätä me osallistumme näytteilleasettajana seuraavissa tapahtumissa

- Pulp & Paper International Baltimoressa, Yhdysvalloissa 28-30. lokakuuta 2013
- Asian Paper Bangkokissa, Thaimaassa, 23-25. huhtikuuta 2014

Osallistumisen tarkoituksena on saada yhteys mahdollisiin asiakkaisiin näillä markkinoilla.

Dan

Tukea puhdistuslaitteeseen

Olemme hakeneet ja meille on myönnetty tukea Misanan ja Misidan puhdistuslaitteiden asennukseen.

Valitettavasti on niin, että savukaasupäästöjen puhdistusteknologia merillä ei ole vielä täysin kehittynyt.

Investoiminen savukaasupäästöjen puhdistusjärjestelmiin sisältää siksi vielä merkittäviä teknisiä, taloudellisia ja oikeudellisia ongelmia. Meidän täytyy siis tarkkaan harkita, että jos ja miten hanketta jatketaan.

Dan

Varustamoryhmän taloustilanne

Talouteemme on selvästi vaikuttanut heikko markkinatilanne. Link Star on ollut toimeettomana Maarianhaminassa suurimman osan ajasta alkuvuodesta 2009 lähtien, kun taas Mimerin, Mistralin ja Mirandan vuokratulot ovat laskeneet. Mistral ja Mimer ovat sitäpaitsi olleet ilman toimeksiantoja useita kuukausia kesän aikana.

Olemme pyrkineet katsomaan tilannetta pitkällä aikavälillä, lomauttamatta tai irtisanomatta henkilöstöä - on tärkeää, että voimme tarjota varmoja työpaikkoja joka tilanteessa.

Kun nyt sekä Mistral ja Mimer ovat ainakin lyhyellä aikavälillä saaneet toimeksiantoja, näyttää tilanne hieman valoisammalta. Sitäpaitsi maksoimme syyskuussa Mirandan viimeisen osamaksuerän ja tästä syystä kassavirta vuositasona paranee 1,5 miljoonalla eurolla, merkittävä parannus siis. Meillä on nyt lainoja vain Misanasta ja Misidasta, joten tilanteen voidaan sanoa olevan hallinnassa.

Kun katsotaan tulevaan, niin voidaan todeta, että tulevat rikkipäästösäännöt pakottavat varustamot vaikeisiin valintoihin. Mutta voidaan myös ajatella, että kilpailu SECA-alueella vähenee, koska jotkut varustamot päättävät pysyä poissa alueelta. Ne alukset, jotka ovat polttoainetaloudellisia ja/tai varustettu savukaasujen puhdistuslaittein, lienevät tammikuusta 2015 lähtien erittäin kilpailukykyisiä...

Eva

40 vuotta merenkulun laatua - Godby Shipping 1973-2013

Tänä vuonna vietämme taipaleemme 40-vuotisjuhlaa. Johtuen hieman lamautuneesta markkinatilanteesta tulee juhlallisuuksista kohtuulliset.

Olemme ainakin julkaisseet pienen historiikin ja lähettäneet sen kaikille PulloPostin uskollisille tilaajille. Hyviä lukuhetkiä.

Dan



TM Master V2 Osto ja huoltotilaus

Olemme täyttäneet häkää soveltamassa uutta menettelyä, jonka mukaan kaikki ostot ja huoltotilaukset, jotka sisältyvät teknisen osaston talousarvioon, tehdään TM Masterin kautta. Kutakuinkin kaikki alukset ovat noudattaneet kehoitustamme - suurin osa ostoista ja huoltotilauksista tehdään nyt TM Masterin kautta, mutta tavoitteenamme on kuitenkin, että kaikki tilaukset, mitkä koskevat kantta ja konepuolta, tehdään TM Master kautta. Talousarviovuosi 2013/2014 on sisääänajovuusia toivomme, että ensi talousarviovuonna järjestelmä on käynnissä.

Tämän järjestelmän etuna on se, että meillä on kaikki hallinnassa reaaliajassa, laskut ja yhteydet ovat saatavilla TM Masterissa ja sitä voidaan käyttää suosituksena tulevia tilauksia ajatellen. Myös laskujen hyväksymisprosessia on yksinkertaistettu niinkin paljon, että Micke ja minä täällä toimistossa voimme periaatteessa vahvistaa kaikki laskunne, kun ne on tehty TM Masterin kautta - tämän edellyksenä on kuitenkin, että tilaus TM:ssa on päivitetty hintojen suhteen tai että kopio tilauskuitista on liitetty TM-tilaukseen.

Mielestäni meidän pitäisi täysillä hyödyntää TM Masteria, joka on teille hyvä järjestelmä tilatessa ja seurattaessa koko prosessia siihen asti kun tilaus on saapunut alukselle - tämän jälkeen hoidamme loput toimistossa. Meille täällä toimistolla on nyt helpompi olla selvillä ja seurata aluksilla tehtyjä tilauksia ja myös maissa tehtyjä käteisostoksia. Myös talousarvioseurantaa on yksinkertaistettu.

Useimmat teistä käyttävät TM Masteria ja siitä haluamme kiittää teitä. Kaikki te, joiden mielestä TM Master on liian monimutkainen, tai jos teillä on huolia ohjelman kanssa tai vain muuten on kommentoitavaa asiasta tai ehkä jokin rakentava ehdotus TM Master-menettelyä koskien, ottakaa yhteyttä minuun tai Mickeen, niin yritämme järjestää asian.

Support@teromarine.no antaa nopeaa ja ammattitaitoista apua kaikissa asioissa liittyen TM Masterin käyttöön.

Hyvää syksyä!

Gunnel

Uutisia toimistolta

Kuten tiedätte, olemme kesän aikana etsineet ilmoituksella henkilökunta-assistenttia/palkanlaskijaa. Syynä organisaatiomme vahvistamiselle on se, että Uffe on osa-aikaeläkeläinen (vapaalla maanantaisin) ja myös Birgitan osa-aikaisuus (vapaalla maanantaisin ja tiistaisin) ja nämä kaksi tulevat jäämään kokoaikaeläkkeelle vuonna 2014. Uffe toukokuussa ja Birgitta lokakuussa 2014.

Työnhakijoita oli 43 henkilöä, joista valitsimme Catty Ramsayn. Catty alkaa työt maanantaina 14. lokakuuta. Hän tulee meille Alandia Vakuutusyhtiöstä, jossa hän on työskennellyt osastolla, jossa käsitellään lakisääteisiä tapaturmavakuuksia. Sitä ennen hän oli töissä ASP:llä, jossa hoiti merimiesten palkanmaksuja, erilaisia henkilöstöasioita ja harjoittelijoiden asioita. Eli melko lailla samantyyppisiä töitä kuin mitä hän tulee meillä tekemään.

Toivotamme Cattyn lämpimästi tervetulleeksi.
 Eva

Liikunta

Jotkut meistä täällä toimistolla ovat jo alkaneet miettiä ensi vuoden uimakautta.

Näin ollen menemme kerran viikossa yhteiseen liikuntatapahtumaan Medimariin. Kun olet kotona vapaalla, voisit todella mielellään tarttua tilaisuuteen.

Ohjelmassa on 20 minuuttia lämmitteilyä/kuntoliikuntaa ja sitten 40 minuuttia "kuntopiiriä" ja lopuksi venyttely. Se on hauskaa, meistä tulee pirteämpiä ja kauniimpia.

Aika: perjantaisin klo 08.00-09.00
Paikka: Medimar, Lövuddsvägen 4, Maarianhamina (kellarissa, jossa on hyvät pukuhuoneet ja suihkutilat)

Haluatko mukaan? Anna kuulua itsestäsi allekirjoittaneelle!
 Eva

Maritime Labour Convention

MLC tuli voimaan 20. elokuuta 2013. Kaikki aluksemme on jo kauan sitten tarkastettu ja todistukset tästä ovat aluksilla.

Eva

Kursseja

Ballast Water Management Seminar

- Gunnel Häggblom, Toimisto
- Dan Mikkola, Toimisto
- Christer Johansson, Toimisto
- Mikael Fredriksson, Toimisto

Päällystön kokous Misana

- Henrik Söderholm, Midas
- Teppo Roos, Miranda
- Kristian Törnroth, Misida
- Jukka Harju, Mistral
- Karri Heijari, Mistral
- Dimitrij Fisun, Mistra
- Eric Lindblom, Misida
- Dan Mikkola, Toimisto

Seminaari Kiina tänään - kulissien takana

- Dan Mikkola, Toimisto
 - Eva Mikkola-Karlström, Toimisto
- Eva**

Mepa futis 2013

Meillä oli kunnia osallistua ensimmäistä kertaa Godbyn omalla joukkueella Mepa:n järjestämään jalkapalloturnaukseen 14.8.2013 sateisella Helsingin Sonera stadionilla.

Saimme mukaan yhteensä 12 pelaajaa laivoilta ja konttorista. Joukkueita turnauksessa oli peräti 16 ja tämä olikin suurin Mepan järjestämä urheilutapahtuma koskaan. Tuloksellisesti ottelut eivät sujuneet meiltä kovin hyvin mutta hauskaa oli ja joukkuehenki oli hyvä.

Tammikuussa Mepa järjestää salibandyturnauksen Maarianhaminassa ja koitamme saada myös sinne joukkueen.

Tulokset

- Godby-Amorella 0-1
- Godby-Neste 0-7
- Godby-Gabriella 0-5
- Godby-Finnlines 2-5
- Lopullinen sijoitus 13

Teppo Roos



Työmarkkinakeskusjärjestöjen keskitettyyn palkkaratkaisuun on liityttävä viimeistään 25.10.2013.

Sovellettuna merenkulun työehtosopimuskeskentele keskitetty palkkaratkaisu tarkoittaa seuraavaa

- Sopimusaika olisi Suomen Merimies-unionin työehtosopimusten osalta 1.3.2014- 1.1.2017 (nykyiset sopimukset päättyvät 28.2.2014) ja päällystöliittojen osalta 1.4.2014- 31.1.2017 (nykyiset sopimukset päättyvät 30.3.2014)
- Sopimuskauden ensimmäinen palkankorotus 20 euroa tulisi 1.7.2014 miehistölle ja taloushenkilökunnalle ja 1.8.2014 päällystölle.
- Sopimuskauden toinen palkankorotus 0,4 % tulisi 1.7.2015 miehistölle ja taloushenkilökunnalle ja 1.8.2015 päällystölle.

Viimeistään 15.6. 2015 työmarkkinakeskusjärjestöt sopivat palkankorotuksista loppujaksolle.

Jollei näissä neuvotteluissa päästä yksimielisyyteen palkankorotuksista työehtosopimusosapuolilla on oikeus irtisanoa sopimuksensa päättämään ensimmäisen sopimusjakson loppuun (31.10.2016) neljän kuukauden irtisanomisajalla.

© **Suomen Varustamot**,
Hasse Ahlström 2013-09-12

Kiitos ja onnea

Martti Rintala, Mimerin monivuotinen kokki, täytti 60 vuotta 2. elokuuta ja jäi eläkkeelle 31. heinäkuuta tänä vuonna.
Terveisin
 Birgitta

Link Star FA Yardilla 19.-28. huhtikuuta

Suurin osa töistä oli rutiininomaisia. Rungon mekaaninen hionta, maalaus, pohjacenttiilin huolto, katkaisijoiden huoltoa ja paksuusmittauksia. Paksuusmittaus aloitettiin Maarianhaminassa Helsingistä saapuneen GL edustajan toimesta. Tämän mittauksen aikana ilmitulleet asiat korjattiin telakoinnin aikana.

GL oli aluksella luokan uusimista varten, tankit on käyty läpi, pohjacenttiilit ja erilaiset tekniset järjestelmät tarkastettiin. Ns. "Part held-luokitus" tehtiin myös, koska uusiminen tehdään vasta 1. joulukuuta 2013. Joitakin yllätyksiäkin matkan varrella oli

- Tulikin melkoisesti levynvaihtoa paksuusmittauksen jälkeen. Tankeissa, alemmassa ruumassa sekä rungossa.
- Keulapotkurissa oli haljenneita lapoja, jotka hitsattiin.

Telakalla oloaika pidennettiin peltitöiden vuoksi. Muutoin alus olisi ollut pakko ajaa telakalle uudelleen ennen 28/2 2014.

Telakan tekemät kaikki työt saivat korkeimman arvosanan. Ei ole syytä valituksiin.

Kiitos kaikille miehistön jäsenille, jotka olivat mukana telakoinnin aikana!

☒ **Micke**



Seuraavat suunnitellut telakalle ajot

Seuraavat suunnitellut telakalle ajot on suunniteltu tapahtuvan viimeistään

- Misida 6. lokakuuta 2014
- Mimer 28. helmikuuta 2015
- Midas 31. maaliskuuta 2015
- Misana 14. elokuuta 2015
- Mistral 12. heinäkuuta 2016
- Link Star 29. huhtikuuta 2016
- Miranda 4. toukokuuta 2016

☒ **Micke**

Mirandan Marseillen reissu 26. huhtikuuta – 4. toukokuuta

Ajo suoraan Tanskasta Ranskaan seuraavaa telakointia varten. Tällä kertaa telakalla käynti oli luonteeltaan hieman laajempi. Ohjauslaitteet, molemmat vakaimet, Becker-peräsin akseligeneraattori jne. huollettiin.

Kaikki potkurin lavat nostettiin pois, tarkastettiin ja tiivisteet vaihdettiin. Ulommat ja sisemmät holkkien tiivisteet vaihdettiin. Roro-varusteiden ison huollon suoritti Cargotec.

Pohjamaali oli kamalassa kunnossa, paljon odotettua huonommassa. Koko runko puhdistettiin korkeapainepesurilla (1400 bar). Oikeastaan alus olisi pitänyt hiekkapuhalttaa mutta koska vakaimet, ohjauslaite ja peräsin oli avattuna, ei sitä toimenpidettä voitu tehdä tässä ajassa.

GL oli aluksella luokan uusimista varten, tankit käytiin läpi, pohjacenttiilit ja erilaiset tekniset järjestelmät tarkastettiin. Ensimmäinen tarkastaja oli hieman "hankala tapaus", mutta hänen seuraajansa olikin jo paljon mukautuvaisempi.

Ns. "Part held-luokitus" tehtiin myös, koska uusiminen tehdään vasta 1. joulukuuta 2013.

Yllätykset tällä kertaa olivat

- Pohjamaali huonossa kunnossa
- Painumia, runkovahvistusten vaihtamisia
- Kaikki sinkit olivat tiessään

Se olikin outo telakka. Kaikki erikoistyökalut, jotka normaalisti kuuluvat telakan varusteisiin, oli vuokrattava, mikä puolestaan johti huoltoteknikoiden keskuudessa kiistaan siitä, kenen vuoro oli käyttää niitä. Ei levyvarastoa ollenkaan. Yksi levy, joka vaihdettiin, täytyi toimittaa emotelakalta Italiasta. Sitten kielikään ei tehnyt asiaa helpommaksi - kahden telakan työnjohtajan, jotka johtivat asioita telakan puolesta, englannin kielen taidot eivät olleet parasta mahdollista tasoa.

Työ tuli hyväksytyksi, mutta tiettyjen töiden tekeminen kestää liian kauan. Ei mikään ensisijainen valinta telakaksi. Kiitos kaikille miehistön jäsenille, jotka olivat mukana telakoinnin aikana!

☒ **Micke**



Mistral FA Yardilla 2-12. heinäkuuta

Sitten vuoden viimeisestä telakoinnista. Eli taas FA Yard / Munkebo. Täällä meillä oli samanlaiset työt edessä kuin mitä Mirandallekin tehtiin; ohjauslaite, molemmat vakaimet, akseligeneraattori jne. huollettiin.

Kaikki potkurin lavat nostettiin pois, tarkastettiin ja tiivisteet vaihdettiin. Ulommat ja sisemmät hylsyjen tiivisteet vaihdettiin. Roro-varusteiden ison huollon suoritti Cargotec.

Pohjamaali oli kamalassa kunnossa, paljon odotettua huonommassa. Koko runko hiekkapuhallettiin peltipintaan asti. Sitten koko runko maalattiin mustaksi. Tämä kokeilumielessä, koska Hempelin edustaja Marseillestä sanoi, että kasvustoa ei esiinny yhtä paljon mustassa maalissa. Tämän on vahvistanut myös toinen suomalainen laivanvarustaja, sekä GL.

GL oli aluksella luokan uusimista varten, tankit on käyty läpi, pohjacenttiilit ja erilaiset tekniset järjestelmät tarkastettiin. Ns. "Part held"-luokitus tehtiin myös, koska uusiminen tehdään vasta 1. marraskuuta 2013.

Yllätykset tällä kertaa olivat:

- Pohjamaali huonossa kunnossa
- Painumia, runkovahvistusten vaihtamisia
- Suuri osa sinkeistä oli poissa
- Rope garden puuttui

Kuten tavallista tämän telakan suhteen, niin kaikki toimi suunnitellusti. Kiitos kaikille miehistön jäsenille, jotka olivat mukana telakoinnin aikana!

☒ **Micke**

ISM, ISPS ja ISO14000

Nykyisten sääntöjen mukaan alus tulee tarkastaa 12 kuukauden kuluessa edellisen tarkastuksen jälkeen. Toimisto Link Star ja Mimer on jo tarkastettu tänä vuonna muut alukset on tarkastetaan ennen allamainittuja päivämääriä:

- 12.10.2013 Miranda
- 12.10.2013 Mistral
- 24.10.2013 Misana
- 10.11.2013 Midas
- 13.11.2013 Misda
- 31.01.2014 Kontoret
- 31.05.2014 Link Star
- 6.9.2014 Mimer

☒ **Christer**

Slow steaming säästää

Kauko-Idän ja Euroopan välisillä reiteillä suuret konttialukset ylläpitävät yli 21 solmun nopeutta, jolloin bunkkeria kuluu 200 ton/24h. Nopeuden lasku 18 solmuun vie 125 tonnia vuorokaudessa. 15 solmun nopeus kuluttaa enää alle 100 ton/24h. Etuna olisi myös se, että kiertoon saataisiin useampia aluksia

© MEPA uutissähke 2013-05-27

Viking selvittää LNG-käytön laajentamista

Nesteytetyn maakaasun käyttö matkustaja-alusten polttoaineena saattaa lisääntyä. Viking Line on alkanut selvittää maakaasun käyttöä polttoaineena myös vanhoissa laivoissaan. Syynä selvitystyön käynnistämiseen ovat hyvät kokemukset, jotka nesteytetystä maakaasusta eli LNG:stä on saatu uuden Viking Grace aluksen polttoaineena.

Vartenotettava vaihtoehto LNG on ensisijassa yhtiön toiseksi uusimmalle laivalle, Tallinnan linjalla liikennöivälle XPRS-alukselle.

© MEPA uutissähke 2013-05-27

Langh Ship kaavailee pesureita

Hans Langh sanoo, että varustamot ovat jo aktivoituneet asiassa ja panneet hakemuksia liikkeelle.

- Niin olemme tehneet mekin.

Yritämme saada tukea kaikkiin viiteen laivaamme, mutta katsotaan nyt, mihin rahat riittävät. Yritämme asentaa pesurit heti, kun toimiva vekotin saadaan aikaan, sanoo Langh.

© MEPA uutissähke 2013-06-03

Containerships pioneeritöissä

Varustamopäällikkö Pekka Järnefelt manaa sitä, että Containerships ei pääse osalliseksi valtion ja Finnveran tuista, koska varustamo oli liikkeellä jo niin aikaisin. Containerships VII on yhtiön ainoa oma alus, loput kuusi ovat aikarahdattuja. Containerships VII aluksen rikkipesurijärjestelmää ei ole vielä saatu toimimaan kunnolla. Ongelmat ovat liittyneet pesuveden puhdistukseen eli mereen menevän veden laatu ei ole ollut riittävän puhdasta.

© MEPA uutissähke 2013-06-03

Reilut 30 alusta

haki investointitukea

Varustamot pystyivät hakemaan huhtikuun alussa investointitukea myös jo käytössä oleville aluksille.

Merenkulusta vastaava suunnittelija Tanja Müllerin (LVM) mukaan suuressa osassa hakemuksia tukea haetaan rikkipesurien asentamiseen. Joukossa on myös hakemuksia polttoainejärjestelmän muutoksille.

© MEPA uutissähke 2013-06-17

Neste voisi tilata LNG-laivoja?

Varustamo ei ole juuri nyt tilaamassa uusia aluksia mutta tutkii sitäkin vaihtoehtoa, että sen seuraavat alukset kulkisivat LNG:llä. Öljy-yhtiön varustamo toki tukee emoyhtiönsä ydinstrategiaa mutta on samalla tj Ruotsalaisen mukaan valmis avoimesti harkitsemaan, alkaisiko se kuljettaa LNG:tä Suomeen. Jonkun sekoin asia on hoidettava.

© MEPA uutissähke 2013-06-03



CMA-CGM satsaa itämerelle

Muun muassa Midas-laivan rahtaajana tunnettu konttioperaattori laajentaa reittejään. Yhtiö uskoo Itämeren alueen vahvaan kehitykseen ja aikoo tuoda omaa kalustoa reiteille muun muassa Raumalle.

© MEPA uutissähke 2013-06-17

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy tammikuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!

Rikkidirektiivi vaikuttaa bunkkerin myyntiin

Neste Oilin raskaan polttoöljyn myynnistä suurin osa menee meriliikenteen tarpeisiin. Pulma ei ole ylitsepääsemätön, koska raskasta polttoöljyä voidaan kaupata rikkidirektiivin ulkopuolelle jäävään meriliikenteeseen. Vähärikkisen polttoaineen valmistuksessa Neste Oil on vahva tekijä Porvoon ja Naantalın jalostamoillaan. Vähärikkinen on selvästi kalliimpaa kuin raskas polttoöljy.

Raskaan polttoöljyn ja dieselin hintaero on tällä hetkellä noin 300–350 dollaria tonnilta.

© MEPA uutissähke 2013-06-17

Wärtsilän rikkipesureita Color Linelle

Wärtsilä on tehnyt norjalaisen risteilyvarustamon Color Linen kanssa sopimuksen yhtiön Superspeed 2-ropax-alukseen jälkiasennettavista neljästä pakokaasujen puhdistusjärjestelmästä.

Sopimus allekirjoitettiin kesäkuussa ja asennus on suunniteltu tehtäväksi aluksen ollessa telakalla keväällä 2014.

Lisäksi sopimus sisältää option Wärtsilän järjestelmän asentamisesta myös kolmeen muuhun Color Linen alukseen.

© MEPA uutissähke 2013-07-01

USAssa siirtymäaika rikkimääräyksiin

Yhdysvaltalainen logistiikka- ja varustamojätti Tote Inc on saanut lisäaikaan alustensa muuttamiseksi IMO:n rikkimääräysten mukaiseksi.

Ympäristöviranomaisen Environmental Protection Agency ja rannikkovartiosto Coastal Guard ovat myöntäneet yhtiölle luvan käyttää määräajan jälkeenkin Anchoragesta Tacomaan kulkemalla reitillä aluksia, joiden rikkipäästöt voivat kohota 2,2 prosenttiin. Siirtymäaika on voimassa vuoden 2016 syyskuun loppuun saakka.

© MEPA uutissähke 2013-06-17

Satoja LNG-laivoja tullaan tilaamaan

LNG-laivoja on rakennettu vasta reilut 30. Luokitusyhtiö Lloyd's arvioi, että vuoteen 2025 mennessä maailmassa on rakennettu 650 nesteytetyllä maakaasulla kulkevaa alusta. LNG-alusten lopullisen menestyksen ratkaisee maakaasun hinnankorotus.

© MEPA uutissähke 2013-07-22

Vanhoja aluksia muutetaan kaasulle

Hankkeita on käynnissä muun muassa espanjalaisella Balearialla ja amerikkalaisella The Interlake Steamship Companylla. Statoilin Norjan rannikolla operoima Bit Viking on puolestaan ensimmäinen tankkeri, joka aiotaan muuntaa LNG-alukseksi.

© MEPA uutissähke 2013-07-22

Viking XPRS ehkä LNG-käyttöiseksi

Wärtsilän on määrä päästä testaamaan moottoria ensi vuonna. Viking Line on saanut Turussa tehdystä Grace-aluksestaan odotettua myönteisempiä kokemuksia. Laiva on alkutaipaleellaan kuluttanut polttoainetta kymmenen prosenttia odotettua vähemmän.

© MEPA uutissähke 2013-07-22

Bunkkerisysteemin muutos kallista

Kanadalaisen BC Ferriesin laskelman mukaan polttoainejärjestelmän uusiminen maksaa vähintään 10 miljoonaa dollaria alustyyppistä riippuen.

Varustamo arvioi, että yhden aluksen muuttaminen kaasukäyttöiseksi toisi 1,9 miljoonan dollarin vuotuiset säästöt polttoainekuluissa. Ainakin toistaiseksi varustamo kuitenkin on tyytynyt matalarikkisen dieselin käyttöön 35 aluksessaan.

© MEPA uutissähke 2013-07-22

Konttioperaattori teki voittoa

Mm Midas alusta rahtaava CMA CGM yhtiö on yksi harvoista suurista konttioperaattoreista, joka teki ensimmäisellä vuosineljänneksellä voittoa. Viime vuoden vastaavan ajan tappio nousi nyt 103 mUSD voitolle.

© MEPA uutissähke 2013-06-03

Maarianhaminan varustamot

Eckerö Shippingin ja Lundqvistin alukset ovat ajossa mutta rahtitaso on alhainen. Ben Lundqvistin mukaan tonnisto on rakennettu liikaa ja ylitarjonta pitää rahdit alhaisena. Tosin hän on itsekin tilannut kaksi uudisrakennusta, koska luottaa parempien aikojen tuloon.

Godby Shippingin Dan Mikkolan mukaan pitkäaikaisia sopimuksia ei tehdä tällaisella rahtitasolla. Link Star on makuutettuna, Mimer odottaa Vaasassa rahtaajan maksuvaikeuksien takia ja Tanskassa telakalla olevalle Mistralille etsitään töitä. Misida ja Misana ovat Finnlinesin rahtauksessa ja Midas ajaa Karibialla CMA CGM-yhtiön lukuun. Välimerellä puolestaan liikennöi Miranda, mistä on tulossa laaja reportaasi Sjöfartstidningen-lehteen.

© MEPA uutissähke 2013-07-22



NSL konkurssiin

Nordic Sea Line ei ole kyennyt maksamaan m/s Mimerin aikarahtausmaksuja. Alus on ollut makuutettuna Vaasassa lähes kuukauden. Miehistö on tehnyt kunnostustöitä laivalla. Godby Shipping haki rahtaajan konkurssiin.

© MEPA uutissähke 2013-07-15

Eckerö Shipping vaihtaa alusten nimiä

”Birka” jätetään nimien edestä pois, esim. Birka Shipper=Shipper. Nimet vaihdetaan heti, kun laivat ovat sopivassa satamassa.

© MEPA uutissähke 2013-07-01

Ruotsista hävinnyt jobeja

Laivoja on liputettu mm Norjaan, Tanskaan ja Fär-saarille epäonnistuneen merenkulkupolitiikan takia. Viimeisen neljän vuoden aikana laivoilta on kadonnut yli 5.000 työpaikkaa, kun lähes 100 alusta on ulosliputettu. Jäljellä on enää 7.000 laivatyöpaikkaa.

© MEPA uutissähke 2013-05-20

Transatlantic irtisanoo

Ruotsalaisvarustamo jatkaa tervehdyttämistoimia ja järjestelee maaorganisaatiotaan. Tavoitteena on saada aikaan 21 mSEK säästöt, mikä voi johtaa 30 henkilön vähentämiseen.

© MEPA uutissähke 2013-06-03

Nordlandiasta Isabella 1

Eckerön vanha työjuhta lähti uudella nimellä Belizen lipun alla Tallinnasta perjantaina 14.6. kohti uusia seilauksia. Uusi omistaja on belizeläisyhtiö Isabella Cruise Co. Ltd.

© MEPA uutissähke 2013-06-17

EU hyväksyi luokitusjättien liiton

Det Norske Veritas ja Germanischer Lloyd yhdistyvät DNV GL-ryhmäksi, jonka suurin omistaja on DNV Foundation 63.5%. DNV:n CEO Henrik O Madsen on uuden yhtiön johtaja. Yhtiön laskettu liikevaihto on 2,5 Mrd EUR ja työntekijämäärä 17.000.

© MEPA uutissähke 2013-07-22

Meriliikenneohjaajat valvovat

Suomenlahdella estettiin viime vuonna parikymmentä varmaa säiliöaluksen tai rahtilaivan karilleajoja, kertoo Liikennevirasto. Karilleajoja sattuu harvoin, yksi tai kaksi kertaa vuodessa.

Suomenlahdella kulkee päivittäin 300:sta 400:aan laivaa. Meriliikennettä Suomenlahdella valvovat Suomi, Venäjä ja Viro.

© MEPA uutissähke 2013-07-29

Verosuunnittelua omistajajärjestelyillä

Viime vuoden lopulla suomalaiset varustamat olivat rekisteröineet 42 alusta ulkomaille. Niistä 22 seilasi alemman verotuksen mukavuuslippumaiden alaisuudessa, Helsingin Sanomat uutisoi. Alusten vuokrauksia tytäryhtiöiltä tehtiin 62 kertaa. Tallink Silja on keskittänyt laivojensa omistuksia Kyprokseen.

© MEPA uutissähke 2013-07-29

Tonnistovero tuonut laivoja ja työpaikkoja

Suomen ulkomaanliikenteen laivakuljetuksista vastasi Liikenteen turvallisuusviraston Trafín tilastojen mukaan viime vuonna 116 alusta.

Muutamat varustamat, kuten Finnlines, ovat alkaneet siirtää laivojaan takaisin Suomen alusrekisteriin tonnistoveromuutosten jälkeen.

Silti suomalaisen tonniston eli kotimaisessa omistuksessa olevan aluskapasiteetin osuus Suomen meriliikenteestä on vain noin kolmannes. Suomen viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan laivakuljetuksilla.

Laivaliikenteen toimivuus on myös huoltovarmuuskysymys.

© MEPA uutissähke 2013-07-29

Merenkulun tukia 2000–2011

Yleisradion MOT-ohjelman mukaan Viking Line sai yli 136 miljoonan euroa, Tallink Siljan tuet olivat 75 miljoonaa euroa, Eckerön 51 miljoonaa ja rahtilaivayhtiö Finnlinesin 33 miljoonaa euroa.

Valtio muisti myös itse omistamaansa Neste Shippingä 36 miljoonalla eurolla reilun vuosikymmenen aikana.

© MEPA uutissähke 2013-07-29

Rosella Suomen lipun alle

Viking Linen varatoimitusjohtaja Jan Hanses kertoi Ålandstidingenille, että siirtoa valmistellaan ja se tapahtuu vuodenvaihteessa. Myös Viking XPRS:lle kaavailaan ulosliputusta Ruotsista.

© MEPA uutissähke 2013-08-05

Finnmill ja Finnulp Suomen lipun alle

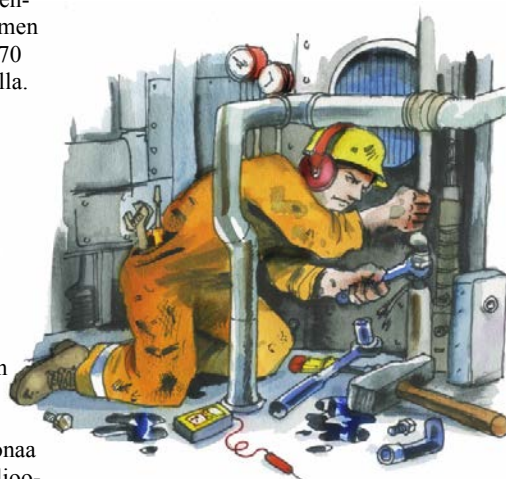
Finnlines jatkaa sisäänliputuksia. Finnmill ja Finnulp vaihtoivat Ruotsin lipun suomalaiseksi. Vuonna 2002 rakennettu roro-alus Finnmill on viime aikoina liikennöinyt mm Kotkaa, Vuosaaren, Pietariin, Rostockiin, Lyypekkiin ja Århusiin. Sisarus Finnulpin satamia ovat olleet Turku, Rauma, Lyypekki, Ust-Luga.

© MEPA uutissähke 2013-08-05

Painolastivesien käsittely – tuleeko helpotuksia?

UK P&I Club muistuttaa varustamoita, että helpotuksiin ei kannata luottaa. IMO:n määräysten laatijoiden otaksutaan suunnittelevan myöntävän pidennettyjä siirtymäaikoja vanhalle tonnistolle. Konventio tulee voimaan, kun tietty määrä lippumaita ja edustettua tonnistoa on ratifioinut sen.

© MEPA uutissähke 2013-08-05



Investointitukea rikkipesureihin on haettu ahkerasti

Olemassa olevien laivojen uutta investointitukea haettiin yhteensä peräti 70 miljoonaa euroa, kun valtion budjetissa on tarkoitukseen varattu 30 miljoonaa euroa. Tukea haettiin yli 30 alukselle.

Suomen Varustamat ry:n toimitusjohtajan Olof Widénin mukaan nyt tarvitaan pikaisesti signaalia budjetti-riihestä tai viimeistään lisäbudjetissa siihen, saadaanko tukiin lisärahoitusta.

© MEPA uutissähke 2013-08-26

Teollisuus lobbaa lisätukea

Vientiteollisuus on pitänyt kovaa ääntä siitä, että Itämerellä liikennöivien laivojen rikkipäästöjä koskeva EU:n direktiivi saattaa aiheuttaa jopa 600 miljoonan euron vuosittaiset lisäkustannukset merikuljetuksiin. On myös vaadittu, että väylämaksut on poistettava rikkidirektiivin kustannusten pienentämiseksi.

© MEPA uutissähke 2013-08-26

Investoinneilla kiire

Suomalaisaluksia on yli sata. 30 Me potti ei riitä, minkä vuoksi ministeriö on pohtinut, alennetaanko tukea 50 prosentin maksimimäärästä vai jätetäänkö jotkut ilman tukea. Investointitukien käsittely on ministeriössä venynyt. Teknologiaan kykeneviä telakoita ei ehkä ole tarpeeksi, koska samaisia investointeja joudutaan tekemään pika-aikataululla muihinkin Pohjois-Euroopan merillä kulkeviin aluksiin.

© MEPA uutissähke 2013-08-26

Neste ulosliputti

Stena Poseidon ja Stena Arctica saivat ahtereihinsa Britannian liput. Miehistöjä vaihdettiin Porvoon edustalla ankkuri-paikalla. Palva on matkalla Puerto Ricoon, jossa tiittävästi suoritetaan lipunvaihto. Ulosliputusten yhteydessä työt loppuvat yhteensä 124:ltä maa- ja merihenkilöstön työntekijältä. Neste Shipping pyrkii toimenpiteillä parantamaan kannattavuuttaan.

Alusten miehitys- ja hoitosopimukset on tehty brittiläisen Northern Marine Managementin kanssa.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

Väylämaksujen uudistus

Väylämaksulainsäädännön uudistamistarpeita on tarkasteltu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä.

Laajoja muutoksia lakiin ei pidetä tarpeellisenä. Meriliikennestrategia valmistuu vuoden 2013 lopussa.

- Väylämaksujen alentaminen voidaan toteuttaa nopeastikin mutta työryhmän työ antaa eväitä myös maksujen isommalle remontille, joka voidaan toteuttaa myöhemmin, toteaa liikenneministeri Kyllönen.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

Luotsien käyttö vähenee

Finnpilotin mukaan luotsausten määrä on tämän vuoden lopussa noin 26.000, joka on 1.000 vähemmän kuin viime vuonna.

Määrän ennakoidaan vähenevän myös ensi vuonna. Asiaan vaikuttavat taantuma ja aluskoon suureneminen ja määrän väheneminen. Finnpilotin toimitusjohtajan Matti Pajulan mukaan suurin syy on kuitenkin lakimuutos, joka mahdollisesti englannin käyttämisen linjaluotsauksen kielenä.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

Suomessa 767 linjaluotsikirjaa

Lisäksi pienemmille aluksille myönnettyjä erivapauksia luotsauksesta on 341. Finnpilotin arvion mukaan ensi vuonna alusliikenteestä enää noin 30 prosenttia käyttäisi Finnpilotin luotsien palveluja. Loput hoidettaisiin linjaluotsauksella tai luotsausvapautusten turvin. Matti Pajula kantaa huolta linjaluotsikirjalla toimivien kapteenien osaamisesta varsinkin talvimerenkulussa.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

LNG-terminaali tulee Viroon tai Inkooseen

Viron talousministeriön teettämässä tutkimuksessa pidetään Paldiskin etuna helpompaa merireittiä ja jääolosuhteita. Myös hankkeen aikataulu on virolaisten mukaan nopeampi kuin Inkoossa.

EU-komissio on kehottanut Suomea ja Viroa sopimaan LNG-terminaalin sijoituspaikasta. Terminaalin rakentamiseen on luvassa tukea EU:lta.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

Kaksi suomalais-alusta Karibialla

Nesteen Palva saapui Puerto Ricoon ja Godby Shippingin Midas ajaa CMA CGM:n rahtauksessa Karibian alueella. Midas jatkaa Suomen lipun alla, mutta ennakkotietojen mukaan Palva vaihtaa lippua ja miehistöä.

© MEPA uutissähke 2013-09-09

Tulevaisuuden laivan oltava monikäyttöinen

Kuljetustarpeet ja lastityypit voivat muuttua nopeasti. Laiva 2025 -hankkeen mukaan energiatehokkuuden kannalta LNG on hankkeen mukaan paras vaihtoehto laivojen polttoaineeksi.

Suomen kilpailukyvyyn kannalta on tärkeää kehittää yhteistyötä teollisuuden, logistiikkaoperaattoreiden ja laivan omistajien välille, jotta tuotteiden viennistä ja tuonnista pystytään huolehtimaan tehokkaasti. Laiva 2025 on yritysten ja tutkimuslaitosten yhteistyöhanke.

© MEPA uutissähke 2013-09-02

Valtionavustuksia rikkipesureihin

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt kuudelle varustamolle ja näiden 22 alukselle valtionavustusta ympäristönsuojelua parantaviin jälki-investointeihin. Avustukset on tarkoitettu aluksiin jälkikäteen asennettavien laitteiden, esim. rikkipesureiden, investointikustannusten tukemiseen. Tukea saavat Bore, ESL Shipping, Finnlines, Godby Shipping, Neste Shipping ja TallinkSilja. Investoinnit on toteutettava vuosien 2013 ja 2014 aikana.

© MEPA uutissähke 2013-09-09



Vihreää valoa tulosopimukselle

Keskusjärjestöjohtajat sopivat kolmi-vuotisesta tulosopimuksesta, jossa ensimmäisen vuoden korotus on 20 euroa kuukaudessa ja toisen vuoden 0,4 prosenttia. Merimies-Unionin pääsopimukset ovat katkolla helmikuun lopulla Arctia Shippingiä lukuunottamatta.

Murtajasopimus päättyi 2015. SMU:n puheenjohtajan Simo Zittingin mukaan soveltamisneuvottelut käydään kuitenkin kaikkien sektoreiden osalta, päättyvät sopimukset milloin tahansa.

© MEPA uutissähke 2013-09-09

Finnfellow romuksi

Alus Finnfellow (1973) on saapunut Aliagaan, Turkkiin, Rail Trader-1 nimellä. Vuonna 1973 rakennettu roro-alus liikennöi vielä takavuosina Vuosaaren satamasta.

© MEPA uutissähke 2013-09-09

Varustamoille ympäristötukea

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt kuudelle varustamolle ja näiden 22 alukselle valtionavustusta ympäristönsuojelua parantaviin jälki-investointeihin. Avustukset on tarkoitettu aluksiin jälkikäteen asennettavien laitteiden, esim. rikkipesureiden, investointikustannusten tukemiseen.

Tukea saavat Bore, ESL Shipping, Finnlines, Godby Shipping, Neste Shipping ja Tallink Silja. Investoinnit on toteutettava vuosien 2013 ja 2014 aikana.

Vuoden 2013 talousarviossa myönnettiin 30 milj. euron valtuus nykyisin käytössä oleviin aluksiin tehtävien ympäristönsuojelua parantavien jälkiasennettavien laitteiden investointikustannusten tukemiseen. Euroopan komission vaatimuksen mukaisesti arvioinnissa on otettu huomioon varsinainen investointikustannusten lisäksi vuotuiset lisäkustannukset ja lisätuotot viiden vuoden ajalta investoinnin käyttöönoton jälkeen.

Avustusta haettiin 34 alukselle yhteensä noin 71 milj. euroa. Hankkeista kaksi ei ollut tukikelpoisia. Muut hylkäävät päätökset johtuivat siitä, että tukikelpoisia kustannuksia ei syntynyt.

Päätökset avustuksesta on tehty aluskohtaisesti. Jälki-investointeihin varustusta määrärahasta saadaan jaettua noin 19 milj. euroa. Hakemusten arviointi osoitti, että joihinkin aluksiin rikkipesurin asentaminen on liiketaloudellisesti kannattavaa eikä siihen silloin voida myöntää valtion avustusta.

© Liikenne- ja viestintäministeriö
Tiedote 05.09.2013

Godby Shippingin
päivystyspuhelin 050-5244 123

Redaktionsruta

FlaskPosten 2013/4
PulloPosti 2013/4

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyo
Visa Konttinen

Datum/päivämäärä
2013-09-18

Upplaga/lukumäärä
320



Godby Shipping Ab
www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Seuraavaa PulloPostin
numero ilmestyy tammikuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia
lukijoiltamme!

Nästa FlaskPosten kommer
i januari 2014.

Bidrag mottages med
tacksamhet!

Godby Shipping jourtelefon
050-5244 123

Godby Shippingin
päivystyspuhelin 050-5244 123

Suomeksi sivu XX

Befraktningläget
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

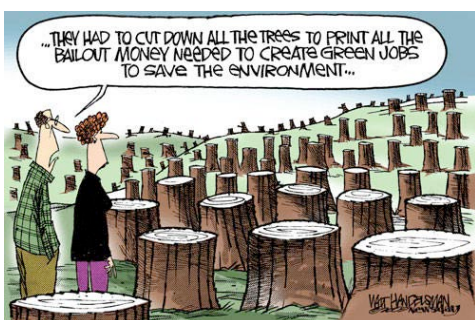
© Svensk Sjöfartstidning 2013-

© MEPA uutissähke 2013-

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

