



FlaskPosten-PulloPosti



2014-09-16 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • 2014-4

Miranda och Mimer förlängning

Trasmed har utnyttjat sin option och förlängt avtalet till december 2014.

Även CMA CGM har utnyttjat optionen och förlängt Mimers avtal till januari 2015.

Goda nyheter och tack till alla er därute som möjliggjort detta!

☒ **Dan**

Miranda Algeciras – Tanger Med

Nya linjer, nya utmaningar. Linjen började ganska lungt med lastmängder från 0 som minst och upp till 100% på veckosluten men ett medeltal på ca. 30 units. Sista veckan har vi haft fullt båda vägarna. Tidtabellen är närmast ett skämt då vi alltid är försenade 2 timmar i Algeciras och från -3 timmar till +7 timmar i Tanger Med, endast en gång har vi gått enligt tidtabell från Tanger Med. Men mycket körtimmar blir det inte, om vi skulle fortsätta här så skulle vi inte behöva hala huvudmaskin före år 2021.

Fripassagerare är lika vanligt här som att folk går mot rött ljus i staden, på tisdagsnatten så upptäckte maskinist Samuel Pettersson en som hade utkik genom ett hål i trailertaket men som hade otur att vara mitt framför kameran så det blev en returbiljett för honom. Nämnas kan också att det passerar ca 14.000 passagerare genom Tanger Med per dag så det är inte så lätt att hitta alla fripassagerare.

I skrivande stund ser det ut att vi skall tillbaka till "Balearic Islands" om cirka två veckor. I dag är det 37,5 grader i Algeciras och 33 grader i Tanger Med så däckarna inte behöver frysa:).

Tanger Med är en hamn "in the middle of nowhere" som är finansierad av EIB och närmaste stad är Ceuta som är cirka 20 km österut.

☒ **Erik Koskinen, befälhavare**
Miranda 2014-08-28

Befraktningsläget

Perioden från 2009 har varit tung med svag marknad och kraftigt sänkta rater för de fartyg som kommit ut ur långa avtal.

Vi märkte först av lågkonjunkturen när Link Star återlevererades från SCA i slutet av januari 2009 och gick direkt till Mariehamn för uppläggning. Link Star trafikerade under perioden 2009-2013 i ca ett år av fem med trafiken uppdelad på många kortare perioder och resultatet har självklart varit kraftigt förlustbringande.

Midas kom ut ur sitt avtal med UPM i januari 2011 och sysselsattes därefter med kortare avtal för olika kunder tills vi i april 2012 fick in henne i CMA CGM:s Karibientrafik.

Miranda gick ur UPM:s trafik i slutet av december 2012 och sattes direkt in i Trasmeds trafik på Medelhavet till en kraftigt sänkt rat.

Mimer återlevererades från UPM i januari 2013 och även där blev följden ett antal kortare körningar för bland andra Nordic Sea Line och Transprocon med dåligt resultat innan vi i april 2014 fick till ett längre avtal med CMA CGM.

Mistral slutligen körde sista tiden av UPM-avtalet för Finnlines och hon har efter återleveransen i juni 2013 kört för bland andra SOL, TallinkSilja, Smyril, Limarco, Transprocon, RMR och Visentini/Saima med svagt resultat.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att övergången från att ha alla fartyg körande för skogsindustrin till att i praktiken bara köra för lineoperatörer inte varit smärtfri. Det har tagit tid och energi att hitta nya, stabila och förhoppningsvis långsiktiga kunder till alla fartyg. Åtminstone för tillfället känns det trots allt rätt bra. Raterna är definitivt inte vad de borde vara men min uppfattning är att fartygen nu har bra kunder och att raterna åtminstone inte kommer att sjunka ytterligare.

Link Star har goda möjligheter att fortsätta trafiken för Nor Lines under lång tid. På samma sätt är det med Midas och Mimer trafik för CMA CGM och dessutom borde det finnas möjlighet att på sikt få in ytterligare fartyg till CMA CGM. Mirandas trafik för Trasmed löper på bra men där får man nog vara lite orolig för Trasmeds ekonomi och framtid. Misana och Misida kör som känt för UPM/Finnlines till slutet av 2015.

Så som sagt, marknaden är fortsattvis svag men jag tycker att fartygens sysselsättning trots allt är tämligen stabil. Mer kan man nog inte kräva i dagsläget...

☒ **Dan**

Konvertering för MGO/MDO-drift

De skärpta svavelreglerna träder som ni vet i kraft 1.1.2015. Vi har undersökt och åtminstone för tillfället bestämt att inte gå in för skrubbers på våra fartyg. Orsaken är att vi bedömer att de tekniska, juridiska och därmed även ekonomiska riskerna är för stora.

I vilket fall som helst måste de fartyg som säkert trafikerar på SECA-områden följa regelverket och därför kommer vi att konvertera Link Star, Midas, Misana och Misida för att köra på MGO/MDO.

I praktiken innebär det installation av kylare för MGO/MDO, nya avgasventiler, modifiering av hm regulator och lite annat smått till en total kostnad om ca 100.000-250.000 euro per fartyg. Staten har beviljat stöd för 50% av de godtagbara kostnaderna.

Tidsmässigt genomförs projektet enligt följande

- Midas, på Ciramar varv, Dominikanska Republiken
- Misida, på Shipdock, Amsterdam
- Link Star, under drift
- Misana, under drift

Övriga fartyg avvaktar vi med tills trafiken 2015 klarnar.

☒ **Dan**

Mimer dockning i Marseille 31.7-19.8

Under perioden 31.07–19.08 2014 var Mimer på dock i Marseille, på varvet Chantier Naval de Marseille. Jobb som skulle utföras var bland annat diverse ståljobb, tvättning och målning av botten, byte av bloksma-kylare och installation av AC i bostadsutrymmen ombord.

När Mimer kom till docken, låg ett annat fartyg fortfarande i docken, så jobben som kunde utföras alongside, påbörjades vid service-kaj. Som misstänktes sedan innan, var det ett äventyr att utföra dockningen på ett franskt varv med italiensk personal och både missförstånd och misstag skedde på löpande band. När axeltätningen undersöktes, och papper kollades, uppdagades det att även propelleraxeln måste dras och axeltätningen bytas. Detta medförde en försening av dockningstiden på flera dagar.

Det upptäcktes även vid undersökningar att skottet mellan en bunkertank och ballasttank måste bytas, även detta medförde en betydande försening.

Vad misstag beträffar, målades ena färskvattentanken med 2-komponentsfärg men en detalj missades; hårdare, så tanken fick skrapas ren och målas om på nytt. Axelgeneratoren skickades iland på service i fungerande skick och kom tillbaka i icke-fungerande skick, så i skrivandes stund kör Mimer utan axelgenerator och bogpropellern drivs istället av hjälpkärrorna.

Vid inventering av målfärg efter docken, uppdagades att fel hårdare använts till fel färg, så skrovfärgens hårdare användes till isbältets färg och vice versa. Hempel undersöker vad detta kan resultera i.

Denna dockning är nog i några avseenden en som berörda gärna glömmer men nu är det i alla fall svalt och skönt i hytterna!
www.cndm.eu
✉ Oscar

Midas dockning i Dominikanska republiken 26.8-15.9

En ny erfarenhet för rederiet är det att docka ett fartyg på andra sidan Atlanten och det krävde vissa nya tillvägagångssätt som resulterade i ny kunskap för alla inblandade!

Eftersom våra fartyg tidigare har hållit sig mestadels i Europa, har vi alla våra leverantörer och kontakter här, så att börja jaga nya leverantörer i USA med omnejd kändes inte som ett realistiskt alternativ och att skicka enstaka beställningar över Atlanten skulle bli alldeles för dyrt, så CMA ships hjälpte oss med detta. Vi beställde alla reservdelar till deras lager i Le Havre, Frankrike, där de lastades i containers för att skeppas med m/s Aristote till Phillipsburg i Karibien. Undertecknad reste ner till Le Havre innan containrarna lastades, för att se att allt kommit dit. När containrarna kommit till Phillipsburg, plockades de upp av Midas och åkte med till varvet.

När Midas var på ingång till Ciramar shipyard i Las Calderas, Dominikanska Republiken, den 26.8, noterades att det låg ett annat fartyg i dockan vi hade bokat från 25.8, så i likhet med Mimers dockning, fick även här arbetena påbörjas alongside, och hon fick docka in 30.8 med hjälp av bogserbåtar, då huvudmaskin var ur bruk p.g.a. arbeten.

Jobb som utfördes under dockningen var tvättning och målning av botten, stålarbeten, bland annat i akter- och förpik, installation av MGO-kylare inför svaveldirektivens förverkligande, axeldragning och byte av hydraulcylindrar till hissen. Efter undersökning konstaterades det att skrovet är i gott skick.

Något som upptäcktes kort innan dockningen var att det är mycket svårt att få tag i andra oljor än HM och AE oljor i Karibien, så även här fick vi testa på tidigare otestat för oss, från Kluber Lubrication i Chicago, för axeltättnings- och bogpropellerolja, då dessa byts till miljöolja. Mycket nytt med en dockning i andra ändan av världen, alltså!

Närvarande från kontoret under docken var Micke F.

www.ciramar.com

✉ Oscar

Misida dockning

Midas dockning är bokad till 3-10.10.2014 på Shipdock Amsterdam.
www.shipdock.nl

Därefter planerade dockningar senast

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

✉ Dan

Nytt på befälhavarfronten

Benny Pettersson på Misida har sagt upp sig för att börja köra skärgårdsfärja i hemnavattnen (dvs Kumlinge). För oss får det följande konsekvenser

- Markus Lehrer från Mistral har flyttat till Misida
- Eric Lindblom från Mimer flyttar till Mistral
- Tomas Mikkola (överstyrman) från Midas har flyttat till Mimer

I skrivande stund är inte kedjan därefter helt utredd. Klart är att vi ska bli bättre på och arbeta mera aktivt med rotation och karriärplanering. Om en befälhavare eller maskinchef slutar så ska det i slutändan leda till att en praktikant eller sommarlättmatros blir mönstrad som ordinarie.

✉ Eva

Redaktionsruta

FlaskPosten 2014/4
PulloPosti 2014/4

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyö

Sari Törnroos
Catty Ramsay

Datum/päivämäärä
2014-09-16

Upplaga/lukumäärä
375



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

ForMare – hälsoprogram för sjöfarare

Sjömansservicebyrån ordnar i samarbete med Sjömanspensionskassan ett hälsoprogram kallat ForMare. År 2013-2014 gjordes ett testprojekt på TallinkSilja där 20 personer ingick. Utfallet har varit mycket gott deltagarna har förbättrat sin kondition, muskelstyrka och gått ner i vikt.

ForMare har individen som utgångsläge, deltagarna har en egen personlig tränare under ett halvt år som går igenom hälsosituationen, målsättning, visar träningsövningar och lägger upp tränings- och kostprogram. Deltagaren träffar sin personliga tränare 10 gånger under projektets gång och även därefter finns möjlighet till konsultation. Det är avsett för dem som vill ha hjälp att komma igång.

I höst utvidgas projektet och alla finska rederier erbjuds möjlighet att delta. Projektet finansieras av SSB, SPK, deltagande rederier och med en liten summa från den deltagande sjöfararen. Vi kommer att stöda projektet och det ger er ombord möjlighet att delta.

Vi skickar ut mera information om projektet och ansökningsförfarandet så fort vi fått den.

✉ Eva

Kurser

Ledarskapskurs 27.8.2014, Mariehamn

- Sari Törnroos Kontor
- Mikael Törnroth Kontor
- Dan Mikkola Kontor
- Jukka Harju Link Star
- Janne Lustig Mistral
- Dmitro Fisun Mimer
- Kenneth Lindeman Midas
- Anders Byman Misana
- Leif Eklund Misana
- Björn Bender Mistral

✉ Catty

Bloggar

Om ni inte redan gjort det så kolla in Jörgen Petterssons blogg om sjöfart <http://www.sjofartstidningen.se/bloggar/alandsbloggen>. Fint reportage från ett välskött fartyg bland annat. Gå in och titta!

✉ Eva

Benny Pettersson – mot nya utmaningar

Benny Pettersson, befälhavare på Misida slutar hos oss för att börja köra skärgårdsfärja. Benny började sin karriär hos oss redan 1996, då som lättmatros på Julia. Sedan var det skola och 2001 var han tillbaka som styrman på Mistral, via Miranda och Link Star som styrman/överstyrman 2003-2004. Under år 2005 var han överstyrman på Mimer, Miranda och Link Star.

Befälhavare blev han första gången på Link Star i oktober 2005 och där blev han till februari 2007. Efter en kort period med andra sysslor var han tillbaka hos oss som befälhavare på Miranda i augusti 2007, för att i december 2008 flytta till Misida, där han alltså varit tills nu.

Det är tråkigt när någon slutar. I synnerhet när det är en person som Benny som verkligen engagerat sig och sett till att fartyget hållits i exemplariskt skick. Vi önskar Benny allt gott och lycka till med nya utmaningar. Vem vet kanske våra vägar möts igen?

✉ Eva



ESL till Arktis

ESL Shipping har avtalat med norska Tschudi om bulkskeppningar i ryska Arktis. Det isförstärkta bulkfartyget Kumpula om 56.348 dwt har redan gjort en första resa från Kirkenes till Sabeta på den östra sidan av halvön Yamal. Beroende på väderförhållandena räknar man med att transportererna kan pågå till november-december 2014.

ESL Shipping har två supramax-fartyg, Kumpula och Arkadia, byggda till isklass 1A.

– Vi har unika, isförstärkta fartyg i supramax-storlek, som är utrustade med effektiv lasthanteringsutrustning. Detta möjliggör skeppningar även till sådana hamnar där infrastrukturen är under förberedelse. Skalfördelarna förbättrar våra verksamhetsförutsättningar i arktiska vatten såväl för ESL Shipping som för Tschudi Shipping, säger Mikki Koskinen, vd för ESL Shipping.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-26

Tio kan få lämna Finnhansa

Högst tio anställda sägs upp eller permitteras om Finnlines säljer ropaxfartyget Finnhansa.

Samarbetsförhandlingarna är nu avslutade, och enligt rederiet kommer max tio personer att sägas upp eller permitteras om Finnhansa säljs. Totalt består besättningen av 36 personer.

Orsaken till att rederiet vill sälja Finnhansa är att det under en längre tid varit olönsamt att operera fartyget, och att förändringar i miljölagstiftningen och i synnerhet det kommande svaveldirektivet gjort det än mer aktuellt med en försäljning.

Finnhansa går i Finnlines trafik främst mellan Finland och Tyskland. Hon är byggd 1994 i Polen och flaggades in till Finland i januari i år.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-03

Wärtsilä designar ny Kvarkenfärja

Framtidens färja för Kvarkentrafiken blir miljöanpassad och flexibel. Uppdraget att designa ett kommande nybygge har tilldelats Wärtsilä.

Wärtsilä uppger att det nya fartyget planeras och designas för att vara innovativt, effektivt och miljövänligt. Wärtsiläs omfattande erfarenhet inom gasdriven framdrift var viktiga faktorer när kontraktet tilldelades.

Vidare uppges att man i designen beaktar behovet av flexibilitet under drift. Underlaget för godstransporter på färjelinjen är relativt stabilt hela året medan passagerartrafiken är betydligt livligare under sommarhalvåret.

Färjetrafiken över Kvarken opereras av det svenk-finska rederiet NLC Ferry med marknadsföringsnamnet Wasaline.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-06



Fler Finnlines-fartyg får skrubbrar

Finnlines har beslutat att även Star-klassens fartyg utrustas med skrubberanläggningar.

Det är nu klart att Finnlines går in för skrubbertekniken även på sina största ropax-fartyg för att reducera svavelutsläppen när det nya svaveldirektivet träder i kraft 2015. Finnlines uppger att rederiet har tecknat avtal med en ”stor leverantör” gällande installation av skrubberanläggningar på ropax-fartygen av Star-klass. Installationen kommer att slutföras i slutet av 2014 och i början av 2015.

Finnlines har fyra fartyg av Star-klass i sin flotta: Finn lady, Finnmaid och Finnstar går för närvarande i trafik mellan Helsingfors och Travemünde, medan Nordlink är sysselsatt på linjen Malmö-Travemünde.

I maj offentliggjorde Finnlines att rederiet anlitar två leverantörer för installationerna av skrubberanläggningar på sina ro-ro-fartyg. Wärtsilä levererar skrubberanläggningar till Finnbreeze, Finnsea, Finnsky, Finnsun, Finntide och Finnwave medan Finnkraft, Finnhawk, Finnmill och Finnulp får anläggningar från Alfa Laval.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-06

Wärtsiläs motorer till ny isbrytare

De dual fuel huvudmaskiner till den nya isbrytare som Trafikverket i Finland har beställt från Arctech Helsinki Shipyard levereras av Wärtsilä. Motorerna kan använda såväl LNG som dieselolja som bränsle.

När isbrytaren levereras i början av 2016 blir den världens första i sitt slag att använda LNG som bränsle.
– Den nya isbrytaren bygger på dagens mest avancerade teknologi och byggs speciellt för de krävande vinterförhållandena i norra Östersjön. Genom användningen av LNG som drivmedel blir isbrytaren den miljövänligaste som någonsin byggts, säger VD för Arctech Helsinki Shipyard Esko Mustamäki. Isbrytaren kommer även att användas för oljesanering och nödbogsering i krävande förhållanden såväl vinter- som sommartid.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-06-10

ICS road över miljöregler

Den internationella redarorganisationen International Chamber of Shipping ICS är skarpt kritisk mot att miljölagstiftningar införs utan att regel- och tillsynssystem är på plats. Inför framtida regeländringar vill man ha en fördjupad diskussion med lagstiftarna.
– Shippingbranschen satsar miljardtals dollar för att vara säkra på att kunna efterfölja reglerna. De enorma kostnader som det rör sig om kan ha en betydande inverkan på den framtida strukturen för hela shippingbranschen och de internationella handelsmönstren, säger ICS:s ordförande Masamichi Morooka i ett uttalande.
– Berörda regeringar måste därför få alla detaljer på plats när det gäller implementeringen, som innebär att bränslekostnaderna kommer att öka med minst 50 procent för många fartyg.

ICS är en Världsomspännande redarorganisation som representerar över 80 procent av världens handelsflotta.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-06-17

Danmark får sin första LNG-terminal

Fjord Line har gett norska Liquiline i uppdrag att bygga en terminal för LNG-bunkring i Hirtshals. Terminalen blir den första av sitt slag i Danmark.

Den nya LNG-terminalen i Hirtshals beräknas vara i drift innan årsskiftet och blir den första anläggningen i sitt slag i Danmark. När den är färdig kommer det norska färjerederiet Fjord Line att i den danska hamnen kunna bunkra sina två LNG-drivna kryssningsfärjor Stavangerfjord och Bergensfjord, som anlöper Hirtshals dagligen, inom loppet av två timmar – vilket är samma tid som fartygen ligger i hamn.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-12



DeltaLangh ny aktör på skrubbermarknaden

Deltamarin Ltd går med i Langh Ships skrubberprojekt. Ett gemensamt bolag bildas för att leverera utrustningen.

För att även kunna erbjuda andra rederier den skrubberutrustning som Langh Ship har tagit fram har systemet nu licensierats till ett nybildat joint venture DeltaLangh Oy Ab, som ägs av Deltamarin och Langh.

Den skrubberlösning som DeltaLangh erbjuder är av closed loop-typ. Prototypen har nu varit i kontinuerlig drift i ett år på Langh Ships lastfartyg Laura. Erfarenheterna har varit så goda att Langh Ship kommer att utrusta resten av sina fartyg med liknande system från DeltaLangh. Langh Ship har sammanlagt fem fartyg i sin flotta.

Redaren Hans Langh beslöt att utveckla en egen skrubber då han var missnöjd med de system som fanns på marknaden. Tack vare 40 års erfarenhet av vattenrengöring inom industri- och fartygsrengöring lyckades man ta fram en anläggning som rengör avgaserna till den nivå som bestämmelserna kräver och rengör tvättvattnet så att det endast blir kvar en minimal mängd fast avfall.
– Skrubbern har visat sig vara mycket enkel att operera, den är stabil och innebär inte mycket extra arbete för besättningen, säger Reino Verosaari, Senior Technical Adviser vid Langh Ship.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-06-02

Grönt för LNG-terminal i Gävle

Ett viktigt steg har tagits för norska Skangass och deras planer på att bygga en LNG-terminal i Gävle hamn. Detta sedan Länsstyrelsen gett tillstånd att bygga och driva en anläggning i hamnen.

I Sverige finns sedan tidigare en LNG-terminal i Nynäshamn och en i Lysekil, samtidigt som en terminal alltså är under uppförande i Göteborg. Tidigare har diskussioner även förekommit om att bygga LNG-terminaler i Helsingborg och Oxelösund.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-28

Åbovarvet blir Meyer Turku Shipyard

Under nytt ägarskap får Åbovarvet namnet Meyer Turku Shipyard Oy. Meyer Werft kommer att äga 70 procent av varvsbolaget och finska statens Industriinvestering resten. De båda nya ägarna har förbundit sig att omedelbart finansiera det nya varvsbolaget för att skapa en stark grund för vidare utveckling. På längre sikt kommer staten sannolikt att överlåta sin ägarandel till Meyer Werft.

Samtidigt med nyheten om köpet meddelar även näringsminister Jan Vapaavuori att TUI Cruises beställer ytterligare två 97.000 bt kryssningsfartyg från Åbovarvet. De blir systerfartyg till Mein Schiff 3 som levererades i våras och Mein Schiff 4 som är under byggnad. Värdet på tilläggsordern är sammanlagt omkring en miljard euro och de ska levereras 2016 och 2017.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-04

Mer jobb för Helsingforsvarvet

Sovcomflot beställer tre isbrytande offshore standby-fartyg från det finska varvet Arctech Helsinki Shipyard.

Kontraktet är värt 380 miljoner US dollar och fartygen levereras under perioden september 2016 till mars 2017.

Nybyggena är av Aker Arctics design Aker ARC 121 och är planerade för standby och räddningsoperationer samt sanering av oljeutsläpp. De kan också utnyttjas som offshore supplyfartyg för transporter av last och bränslen.

Varvet har även i order ett isbrytande supplyfartyg för Sovcomflot.

– Vi är synnerligen nöjda över att erhålla en beställning på tre arktiska offshorefartyg från Sovcomflot. Denna anmärkningsvärda ordersituation med ett plus tre fartyg ger mycket arbete för vårt varv och hela det maritima klustret. Vi kommer också att förstärka vår organisation avsevärt, säger Esko Mustamäki, vd för Arctech Helsinki Shipyard.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-11



Deltamarin går in för totalentreprenad

Den finländska fartygsplanerings- och konsultbyrån Deltamarin börjar även erbjuda sina kunder EPC-entreprenad, det vill säga projektering, upphandling och utförande.

Deltamarin Oy grundar dotterbolaget Deltamarin Floating Construction Oy som ska erbjuda turnkeyleveranser till kunder inom skeppsbyggnad och offshore. Leveranserna omfattar projektering, upphandling, byggnation, installation och idrifttagning, alltså totalentreprenad.

Deltamarin Floating Construction kombinerar Deltamarins kunskaper inom planering av specialfartyg och offshorekonstruktioner med moderbolaget AVIC Groups tjänster inom kontraktshantering och projektfinansiering.

– Som oberoende totalentreprenör är vi inte beroende av att sälja lösningar utgående från vad vi tillverkar eller var vi idkar vår verksamhet. Alla projekt utgår från kundens behov och vi utnyttjar bästa teknologi, samarbetspartners och praxis. Projekten genomförs kostnadseffektivt var som helst i världen, säger Rami Hirsimäki, vd för Deltamarin Floating Construction Oy.

Han menar att företaget håller på att skapa en unik, huvudentreprenörsdriven verksamhetsmodell för den globala skeppsbyggnads- och offshoreindustrin. – Vi kommer inom en nära framtid att rekrytera nya experter för att stärka vår organisation för krävande internationella projekt, säger han vidare.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-26

Hamnisbrytare för Bottenviken

Ahto är namnet på den nya finländska hamnisbrytare som kommer att levereras inom kort från varvet Uudenkaupungin Työvene i Nystad.

Nybygget är cirka 40 meter långt och nästan 13 meter brett och kommer att assistera i hamnarna Kemi och Torneå. Tanken är att Ahto i början och slutet av vintersäsongen även ska kunna operera ute till havs och ersätta en större isbrytare. Hamnisbrytaren utrustas också för eskortbogseringar och oljesanering.

Ahto har designats för att kunna bryta 0,7 meter tjock fastis med tre knops fart vid 4,7 meters djupgående.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-19

Blågul flagg för cementfartyg

Svenska handelsflottan får ett tillskott då Envik skiftar till svensk flagg.

Det finskflaggade cementfartyget Envik kommer att registreras i Sverige.

Fartyget har hittills seglat främst i kustfart på Finland med cement från Pargas för Finnecement. Enligt vad Sjöfartstidningen erfar kommer management för Envik att läggas hos SMT Shipping, som även sköter Nordanvik medan bemanningen kommer att skötas av AMPM Yacht Management AB.

Envik byggdes i Norge 1983 för dåvarande cementbolaget Parteks räkning för att sköta distribution av cement längs finska kusten.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-06-11

Svagt första halvår för Eckerö

Den åländska koncernen ökade antalet passagerare med hela 11 procent det första halvåret 2014, jämfört med samma period förra året. Samtidigt minskade antalet transporterade fraktenheter med 12 procent och företaget skriver i redovisningen att det främst beror på roro-linjerna som för tillfället är olönsamma.

Koncernen gör bedömningen att det samlade negativa resultatet beror på den svaga konjunkturen, med stor osäkerhet som följd, och den försvagade svenska kronan. De tror även att roro-verksamhetens resultat kommer vara fortsatt negativt resten av året.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-05

Deltamarin deltar i isbrytarprojekt

Deltamarin planerar maskinrum och tekniska utrymmen i Finlands nya isbrytare.

Arctech Helsinki Shipyard anlitar Deltamarin för planering av arbetsritningar för utrustning av maskinrum och tekniska utrymmen på Finlands nya LNG-drivna isbrytare.

Varvet levererar isbrytaren till Trafikverket i Finland i början av 2016.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-08-07



Trelleborg tas ur trafik

Stena Line har beslutat att ta bort färjan Trelleborg från turen Trelleborg-Sassnitz. Det är en direkt följd av det nya svaveldirektivet som införs vid årskiftet.

På grund av de höjda kostnaderna som väntas tillkomma när det nya svaveldirektivet, SECA, träder i kraft vid årskiftet känner sig Stena Lina tvingade att ta Trelleborg ur trafik. Sassnitz, som är den andra färjan som trafikerar sträckan, kommer sköta alla avgångar.

Nicklas Mårtensson säger också att Trelleborg, tills vidare, kommer vara kvar i Stena Lines ägo men ligga stationerad i Rostock.
– Hon kommer ligga startklar i Rostock ifall det dyker upp nya behov.

Vad som händer med personalen på Trelleborg går inte att säga i nuläget, menar Stena Lines informationschef Jesper Waltersson.
– Fackliga förhandlingar inleds i samband med turändringen. Efter det vet vi vad som händer med personalen.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-05

Allt klart för nytt forskningsfartyg

Regeringen och miljöminister Lena Ek ger pengar till det nya forskningsfartyg som SLU och SMHI ansökt om. Ett beslut som välkomnas av forskarna.

Fartyget, som beräknas kosta 430 miljoner kronor, ska rymma en besättning på 13 personer och minst lika många forskare. Det ska utrustas för fiske och tagningar av vattenprover samt ha laboratorier, till vilka man kan ta in fisk och andra prover direkt från havet.

Dessutom ska fartyget kunna stanna ute till havs i 16 dagar, utan att behöva fylla på bränsle eller andra förråd samt ha flexibilitet för andra forskningsuppdrag än SLU:s och SMHI:s regelbundna övervakningar.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-09-03



Midaksen telakointi Dominikaanisessa Tasavallassa

Varustamolle on uusi kokemus telakoida alus Atlantin toisella puolella ja se vaatii tiettyjä uusia toimintatapoja, jotka taas tuovat uutta osaamista kaikille asian omaisille.

Koska laivamme ovat tähän asti suurimaksi osaksi pysytelleet Euroopassa, on kaikki meidän alihankkijamme ja kontaktimme myös täällä. Uusien alihankkijoiden etsiminen USA:sta ja sen lähialueilta ei tuntunut realistiselta vaihtoehdolta ja yksittäisten tilausten lähettäminen yli Atlantin olisi tullut aivan liian kalliiksi, joten CMA Ships auttoi meitä tässä. Tilasimme kaikki varaosat heidän varastoonsa Le Havreen, Ranskaan, missä ne lastattiin kontteihin jotka sitten rahdattiin m/s Aristotella Philipsburgiin Karibiaalle. Allekirjoittanut matkusti alas Le Havreen ennen konttien lastausta tarkistaakseen, että kaikki oli tullut sinne. Kun kontit olivat tulleet Philipsburgiin, poimittiin ne Midakselle ja sitä tietä telakalle.

Kun Midas oli tulossa Ciramaren telakalle Las Calderasissa Dominikaanisessa tasavallassa 26.08. huomattiin että siellä oli toinen alus telakassa, jonka me olimme varanneet 25.08. lähtien. Joten, kuten Mimerin telakoinnissa, niin täälläkin työt alkoivat laiturissa ja Midas meni telakkaan 30.08. hinaajien avustamana, sillä pääkone oli poissa pelistä jo aloitettujen töiden takia.

Työt, jotka tehtiin telakoinnin aikana oli pohjan pesu ja maalaus, terästyötä, muun muassa ahteri- ja föörpiikissä, MGO-jäähdyttimen asentaminen rikkisäädösten edellä, akselinveeto sekä hissien hydraulikkasyylinterien vaihto. Tarkastuksen jälkeen voitiin todeta, että pohja on hyvässä kunnossa.

Juuri ennen telakointia kävi selväksi, että muiden kuin pääkoneen ja apukoneiden öljyjen hankkiminen Karibiaalla oli hyvin vaikeaa, joten tämänkin osalta jouduimme kokeilemaan jotain uutta; Kluber Lubricationsia Chigagosta toimitti akselintiiviste- ja keulapotkuriöljyt sillä nämä vaihdettiin ympäristööljyihin. Eli paljon uutta telakoinnissa toisella puolen maailmaa!

Konttorista paikanpäällä telakoinnin ajan oli Micke F.
www.ciramar.com
☒ Oscar

Misidan telakointi

Misidan telakointi on varattu 3-10.10.2014 Shipdockiin Amsterdamiin.
www.shipdock.nl

Tämän jälkeen suunnitellut telakoinnit

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

☒ Dan

Miranda Algeciras – Tanger Med

Uusia linjoja, uusia haasteita. Linja alkoi melko rauhallisesti lastimäärien ollessa pienimmillään 0 ja suurimmillaan viikonloppuisin 100% mutta keskimääräisesti noin 30 yksikköä. Viime viikon ajan meillä on ollut täyttä molempiin suuntiin. Aikataulu on lähinnä vain vitsi koska olemme aina kaksi tuntia myöhässä Algeciraksessa ja +3 tunnista -7 tuntiin Tanger Medissä, ainoastaan yhden kerran olemme lähteneet aikataulun mukaisesti Tanger Medistä. Mutta paljoo ajotunteja tästä ei kerry, jos jatkamme näin niin ei meidän tarvitse haalata pääkonetta ennen kuin vasta vuonna 2021.

Salamatkustajat ovat yhtä tavallisia kuin punaista päin käveleminen kaupungissa; tiistaiyönä konemestari Pettersson huomasi yhden salamatkustajan, joka tähtysteli trailerikannassa olevasta reiästä mutta epäonnekseen hän sattui olemaan suoraan kameran edessä, joten hän sai paluulipun. Mainittavan arvoista on, että Tanger Medin läpi kulkee päivittäin noin 14 000 matkustajaa, joten kaikkien salamatkustajien löytäminen ei ole niin helppoa. Tanger Med on satama ”in the middle of nowhere”, jonka EIB on rahoittanut ja lähin kaupunki on Ceuta noin 20 km itään.

☒ Erik Koskinen, päällikkö, Miranda 2014-08-28

Kursseja

Johtamistaidonkurssi 27.08.2014

- Sari Törnroos, konttori
- Mikael Törnrooth, konttori
- Dan Mikkola, konttori
- Jukka Harju, Link Star
- Janne Lustig, Mistral
- Dmitro Fisun, Mimer
- Kenneth Lindeman, Midas,
- Anders Byman, Misana
- Leif Eklund, Misana
- Björn Bender, Mistral

☒ Catty

Mirandan ja

Mimerin jatko

Transmed on käyttänyt optionsa ja jatkanut rahtaussopimusta joulukuuhun 2014.

Myös CMA CGM on käyttänyt optionsa optionsa ja jatkanut rahtaussopimusta tammikuuhun 2015.

Hyvät uutiset ja kiitos teille kaikille siellä ulkona, jotka olette tehneet tämän mahdolliseksi.

☒ Dan

Rahtaustilanne

Aluksille, joiden pitkät sopimukset ovat loppuneet, ajanjakso vuodesta 2009 on ollut raskas johtuen heikoista markkinoista ja voimakkaasti alennetuista rahtausmaksuista.

Me saimme ensituntuman matalasuhdanteeseen kun Link Star palasi SCA:n rahtauksesta tammikuussa 2009 ja siirtyi välittömästi yösmakaamaan Maarianhaminaan. Link Star liikennöi ajanjaksona 2009-2013 noin yhden vuoden viidestä liikenteen jakautuessa useampaan lyhyeen jaksoon ja täten tulos on tietenkin ollut reippaasti tappiollinen.

Midaksen sopimus UPM:n rahtauksessa loppui tammikuussa 2011 ja aluksella oli tämän jälkeen lyhyitä sopimuksia eri asiakkaille kunnes me huhtikuussa 2012 saimme aluksen CMA CGM:n Karibian liikenteeseen.

Miranda poistui UPM:n liikenteessä joulukuun 2011 lopussa ja alus laitettiin välittömästi Trasmedin Välimeren liikenteeseen reippaasti alennetulla hinnalla.

Mistral palautettiin UPM:ltä tammikuussa 2013 ja siinäkin seurauksena oli lukuisia lyhyempiä ajoja muun muassa Nordic Sea Linelle ja Transproconille huonolla taloudellisella tuloksella kunnes me huhtikuussa 2014 saimme pidemmän sopimuksen CMA CGM:n kanssa.

Mistral ajoi lopulta viimeiset ajat UPM:n sopimuksesta Finlinesille ja kesäkuun 2013 palautuksen jälkeen Mistralin rahtaajia, huonolla taloudellisella tuloksella, ovat olleet muun muassa SOL, TallinkSilja, Smyril, Limarco, Transprocon, RMR ja Visentini/Saima.

Yhteenvetona voimme todeta, että ylimeno siitä että kaikki alukset ovat liikennöineet metsäteollisuudelle siihen että käytännöllisesti katsoen kaikki

alukset ajavat linjaoperaattoreille, ei ole sujunut ongelmitta. Aikaa ja energiaa on kulunut uusien, vakaiden ja toivon mukaan pitkäaikaisten asiakkaiden löytämiseen kaikille varustamomme aluksille. Kaikesta huolimatta ainakin tällä hetkellä tuntuu hyvältä. Rahdit eivät ehdottomasti ole, mitä niiden pitäisi olla, mutta käsitykseni on, että aluksilla on nyt hyvät asiakkaat eikä rahdit ainakaan enää tule laskemaan.

Link Starilla on hyvät mahdollisuudet jatkaa pidemmän aikaa Nor Linesin liikenteessä. Sama koskee Midaksen ja Mimerin liikennettä CMA CGM:lle sitä paitsi on olemassa mahdollisuuksia saada vielä yksi alus lisää CMA:lle. Mirandan liikenne Transmedille sujuu hyvin, mutta huolen aiheena saattaa olla Transmedin talous ja tulevaisuus. Misana ja Misida ajavat, kuten tunnettua vuoden 2015 loppuun UPM / Finlinesille.

Kuten jo mainitsin, markkinat ovat yhä edelleen heikot mutta mielestäni alusten toimitan on kaikesta huolimatta suhteellisen vakaata. Enempää ei kai tässä tilanteessa voi vaatia...

☒ Dan

Muutos MGO/MDO ajoon

Tiukat rikkisäädökset tulevat, kuten tiedätte, voimaan 01.01.2015. Olemme tutkineet asiaa ja ainakin tällä hetkellä tulleet päätökseen, että emme tule käyttämään rikkipesureita aluksillamme. Syy tähän on, että arvioimme mukaan tekniset, juridiset ja sen myötä myös taloudelliset riskit ovat liian suuret.

Joka tapauksessa tulee alusten, jotka varmasti liikennöivät SECA-alueella, noudattaa säädöksiä ja tämän takia tulemme muuttamaan Link Starin, Midaksen, Misanan ja Misidan MGO/MDO ajoon.

Käytännössä tämä tarkoittaa, että aluksiin asennetaan jäähdytin MGO/MDO:lle, uudet pakovoventtiilit, pääkoneen säätimen muutosta sekä muuta pientä, kokonaiskustannus tälle kaikelle on noin 100.000-250.000 euroa alusta kohti. Valtio on myöntänyt 50% tuen hyväksyttävälle kustannuksille.

Aikataulu projektin läpiviemiseen on seuraava

- Midas, Ciramar telakalla Dominikaanisessa tasavallassa
- Misida, Shipdock telakalla Amsterdamissa
- Link Star, liikenteen aikana
- Misana, liikenteen aikana

Muiden alusten kohdalla odotamme kunnes vuoden 2015 liikenne selvää.

☒ Dan

Mimerin telakointi Marseillessa

Mimer telakoitiin Marseillessa 31.07. – 19.08. Chantier Naval de Marseille – telakalla. Tehtävät työt olivat muun muassa eri terästäitä, pohjan pesu ja maalaus, bloksma-jäähdyttimen vaihto ilmastoinnin asennus asuintiloihin aluksella.

Mimerin tullessa telakalla, siellä olikin vielä toinen alus telakoimassa, joten työt, jotka oli mahdollista tehdä laiturrissa, aloitettiin huoltokajassa. Kuten jo aikaisemmin olimme epäilleet, oli telakointi ranskalaisella telakalla italialaisen henkilöstön kanssa todellinen seikkailu ja sekä väärinymmärryksiä että virheitä tapahtui jatkuvasti. Kun akselin tiiviste tarkastettiin ja paperit tutkittiin, kävi selväksi, että myös potkuriakseli piti vetää ja akselin tiivisteet vaihtaa. Tämä tiesi useamman päivän myöhästymistä telakoinnissa.

Tarkastuksissa kävi myös ilmi, että yksi bunkkerintankin ja painolastitankin välinen seinämä täytyi vaihtaa; tämä tiesi taas merkittävää lisämyöhästymistä.

Mitä virheisiin tulee, makeavesitankki maalattiin 2-komponenttimaalilla, mutta eräs yksityiskohta unohtui: kovite, joten tankki piti raaputtaa puhtaaksi ja maalata uudestaan. Akseligeneraattori lähetettiin maihin huoltoon toimivassa kunnossa ja tuli takaisin toimimattomana, joten tällä hetkellä Mimer ajaa ilman akseligeneraattoria ja keulapoturi ajetaan sen sijaan apukoneilla.

Telakan jälkeen maaleja inventoitaessa kävi ilmi, että väärää kovitetta oli käytetty väärään maaliin, eli runkomaalin kovitetta oli käytetty jäävyön maaliin ja päin vastoin. Hempel tutkii parhaillaan, mitä tästä voi seurata.

Tämä telakointi kuuluu niihin tapahtumiin, minkä asianomaiset mielellään unohtaisivat mutta nyt hyteissä on ainakin viileää ja mukavaa!

www.cndm.eu

☒ Oscar



ForMare hyvinvointiohjelma merenkulkijoille

Merimiespalvelutoimisto järjestää yhteistyössä Merimieseläkekassan kanssa hyvinvointiohjelman nimeltään ForMare. Vuosien 2013- 2014 aikana

ForMaren pilotiprojekti käynnistyi TallinkSiljan kanssa, johon osallistui 20 merenkulkijaa. Tulokset olivat erinomainen, jokainen osallistuja paransi kuntoaan, lihasvoimaansa sekä pudotti painoaan.

ForMaressa lähtökohtana on yksilö, osallistujilla on puolen vuoden ajan oma henkilökohtainen ohjaaja, joka käy läpi terveystilanteen, tavoitteet, näyttää harjoitusliikkeitä ja suunnittelee harjoitus- sekä ravinto-ohjelman.

Osallistujat tapaavat henkilökohtaisen ohjaajansa 10 kertaa projektin aikana ja tämän jälkeenkin on mahdollisuus konsultointiin. Tämä on tarkoitettu niille, jotka tarvitsevat apua päästäkseen vauhtiin.

Syksyllä projekti laajenee ja kaikille suomalaisille varustamoille tarjotaan mahdollisuus osallistua. Projektin rahoittaa MePa, MEK, osallistuvat varustamot sekä myös osallistuvat merenkulkijat pienellä summalla. Me tulemme tukemaan projektia ja se antaa teille laivoilla mahdollisuuden osallistua.

Tulemme lähettämään enemmän tietoa projektista sekä hakemusmenettelystä niin pian kuin olemme saaneet sitä.
✉ Eva

Uutta päällikkörintamalla

Benny Pettersson Misidalta on sanonut itsensä irti alkaakseen ajamaan saaristolauttaa kotivesillään (Kumlinge). Meille tästä on seuraavat seuraamukset

- Markus Lehrer Mistralilta on siirtynyt Misidaan
- Eric Lindblom Mimeriltä on siirtynyt Mistralille
- Tomas Mikkola (yliperämies) Midakselta on siirtynyt Mimeriin päälliköksi

Tällä hetkellä ei vielä ketjun jatko ole täysin selvillä. Selvää on että me tulemme jatkossa parantamaan ja työskentelemään aktiivisemmin kierron ja urasuunnittelun parissa. Jos päällikkö tai konepäällikkö lopettaa tulisi sen loppupäässä johtaa siihen, että harjoittelija tai kesäpuolikas saa vakituisen paikan.
✉ Eva

Benny Pettersson – kohti uusia haasteita

Benny Pettersson, Misidan päällikkö, lopettaa meidän palveluksessamme aloittaakseen saaristolautalla. Benny aloitti uransa meillä jo 1996, tällöin puolimatruusina Julialla. Sitten oli

koulun aika ja vuonna 2001 hän oli takaisin perämiehenä Mistralilla, sitten Mirandalla ja Link Starilla perämiehenä / yliperämiehenä 2003-2004. Vuonna 2005 hän oli yliperämiehenä Mimerillä, Mirandalla ja Link Starilla.

Päällikkö hänestä tuli ensi kertaa Link Starilla lokakuussa 2005 ja siellä hän pysyi helmikuuhun 2007. Lyhyen ajanjakson jälkeen muissa toimissa, oli hän taas takaisin meillä päällikkönä Mirandalla elokuussa 2007 siirtyäkseen joulukuussa 2008 Misidaan, jossa hän on siis ollut tähän asti.

On aina surullista kun joku lopettaa. Varsinkin kun kyse on henkilöstä kuten Benny, joka on todella osallistunut ja pitänyt huolen, että alus pysyy esimerkiksi kunnossa.

Toivotamme Bennyille kaikkea hyvää ja onnea uusiin haasteisiin. Kuka tietää, kenties tiemme taas joskus kohtaavat?
✉ Eva

Tyrusland myyty romuksi Alangiin

1978 Japanissa rakennettuun roro alusarjaan kuuluivat myös Effoan hoidossa seilanneet Hektos ja Hesperus.

Useimmat sisarukset liikennöivät Suomesta, kuten myös Tyrusland vielä vuonna 2006-2007 ennen siirtymistään Brasilian liikenteeseen. 190-metrinen alus on nyt liikennöinyt Välimerellä.
© MEPA uutissähke 2014-07-07

Laivareitti Jäämereltä

Japanilainen varustamoyhtiö Mitsui kertoo suunnittelevansa ensimmäisen säännöllisen laivareitin avaamista Jäämerelle. Mitsui varustamon tarkoitus on aloittaa nesteytetyn maakaasun kuljetukset Eurooppaan ja Aasiaan Jamalin niemimaalta Venäjältä. Reittiä varten rakennetaan kolme jäätä murtavaa erikoisalusla. Hankkeessa on mukana myös kiinalainen varustamo China Shipping. Reitin on määrä avautua vuonna 2018.

© MEPA uutissähke 2014-07-14

Ex Finncarrier romuksi Turkkiin

Vuonna 1969 Finnlinesille rakennettu roro-alus liikennöi myös FÅA:n lukuun Polaris-nimellä. Alus rekonstruointiin Turussa 1986 peräti 178-metriseksi. Viimeiset ajat Claudia M:ksi nimetty laivavanhus makasi ylös Turkissa.

© MEPA uutissähke 2014-07-14

Tanskalaislaiva toi Syyrian kemikaaleja Haminaan

183-metrinen tanskalainen roro-alus Ark Futura toi sunnuntaina 12 tonnia teollisuuskemikaaleja. Ne tuhoataan jäteyhtiö Ekokemin laitoksella Riihimäellä.

Syyriasta saapuvat jätteet poltetaan korkealämpötilauunissa yli 1.000 asteen lämpötilassa. Polttolämpö jalostetaan sähköksi ja kaukolämmöksi.

© MEPA uutissähke 2014-07-21

Egypti rakentaa toisen kanavan Suezista

Kanavasta kaavaillaan 72 kilometriä pitkää ja sen on tarkoitus kulkea rinnakkain Suezin nykyisen vesiväylän kanssa. Rakentamisen arvioidaan maksavan neljä miljardia dollaria eli lähes kolme miljardia euroa ja kestävän viisi vuotta. Hanke on osa laajempaa suunnitelmaa, jolla halutaan laajentaa ja parantaa Suezin satamaa. Lähes 150 vuotta sitten valmistunut Välimeren ja Punaisenmeren yhdistävä Suezin kanava on nopein merireitti Euroopan ja Aasian välillä. Yli 160 kilometriä pitkä kanava tuottaa Egyptille vuosittain miljardeja ja se on tärkeä ulkomaisen valuutan lähde.
© MEPA uutissähke 2014-08-11



Turun Telakan kaupat lyötiin lukkoon

Suomen valtio ja saksalainen Meyer Werft ostavat Turun telakan korealaiselta STX:ltä. Suomen valtio omistaa telakasta Teollisuussijoituksen kautta 30 prosenttia. Meyer Werftin osuus on 70 prosenttia. Kaupasta neuvoteltiin kesän ajan. Korealainen STX tuli Turun telakan omistajaksi vuonna 2008.

Vuosina 2009-10 Turussa valmistettiin kaksi jättikokoista risteilijää Royal Caribbean-varustamolle. Myös TUI Cruises tilasi Turusta aluksia.

Elinkeinoministeri Jan Vapaavuoren mukaan valtiolla on halutessaan oikeus muutaman vuoden päästä irtautua. – STX Finlandin varatoimitusjohtaja Jari Anttila kertoo, että Meyer Werft -kauppa merkitsee täystyöllisyyttä Turun-telakalle ensi vuoden alusta lähtien. Se avaa vastedes myös mahdollisuuden uusille rekrytoinneille. © MEPA uutissähke 2014-08-04

Samalla sovittiin kahdesta uudisrakennuksesta

TUI Cruises-varustamo on ilmoittanut tilaavansa kaksi uutta risteilijää Turun telakalta. TUI Cruisesin tilausten työllisyysvaikutukset ovat 10 000 henkilötyövuotta, lisäksi on optio kahdesta uudesta tilauksesta. Yhteensä työllisyysvaikutukset olisivat 20 000 henkilötyövuotta.

Alukset toimitetaan kevätkaudella vuosina 2016–2017. Tilauksen arvo on lähes miljardi euroa. Valtio myöntää aluksille laivanrakennuksen innovaatiotukea 10 miljoonaa euroa. © MEPA uutissähke 2014-08-04

Turun Telakan nimeksi Meyer Turku

Merenkulkutalouden emeritusprofessori Jorma Taina uskoo, että telakan kauppahinnassa on näkynyt tilausten puute.

Meyer Werftiä telakka kuitenkin kiinnosti, koska Tainan arvion mukaan saksalaisyhtiötä houkutteli iso Turun telakka-allas. Meyer voi kilpailla ranskalaisten kanssa, joilla on maailman suurin allas.

Taina uskoo, että suurlaivojen tilauksia tulee vielä lisää. Sopivia etappeja olisi Singapore–Hongkong–Shanghai-akselilla.

© MEPA uutissähke 2014-08-11

Turun telakka vahvoissa käsissä

Turun telakan Suomen valtion kanssa ostaneen saksalaisen Meyer Werft -yhtiön toimitusjohtaja Jan Meyer pitää mahdollisena, että Turussa rakennetaan jatkossa risteilijöiden lisäksi erikoisaluksia, kuten jäänmurtajia. Bisnestä viritellään kuitenkin ensisijaisesti risteilijöiden varaan.

Turun telakan omistaminen sopii saksalaisyhtiön strategiaan hyvin, sillä Turussa voidaan rakentaa suurempia aluksia kuin Papenburgin telakalla.

Yhtiö operoi Papenburgin telakan lisäksi Rostockissa sijaitsevaa Neptun-telakkaa. Meyer-konsernin vuoden 2013 liikevaihto oli noin 1,3 miljardia euroa. © MEPA uutissähke 2014-08-18

NCL tilaa Meyer telakalta 2 risteilijää

Turun telakan ostamista suunnitteleva saksalaistelakka Meyer Werft on saanut kaksi uutta risteilijätilausta Norwegian Cruise Linelta. Yhtiöt kertovat, että miljardiluokan risteilyalusten on tarkoitus valmistua 2018 ja 2019. Kumpaankin laivaan mahtuisi 4 200 matkustajaa. Yhdysvaltalaiselle Norwegian Cruise Linelle toimitettavat alukset rakentaa Meyer Werftin telakka Papenburgissa Saksassa. Turun telakan myynti on kiinni siitä, saako telakka tilauskirjaansa saksalaisen TUI Cruisesin kaksi uutta risteilijää.

© MEPA uutissähke 2014-07-21

Turun korjaustelakalla meneillään ennätysvuosi

m/s Aila saatiin juuri telakoitua ja rikkipesuri asennettua. Silja Europa lähti kohti Australiata.

Seuraava iso urakka alkoi, kun Silja Symphony saapui telakoitavaksi Naantaliin. Laivaan tehdään kymmenen miljoonan euron peruskorjaus.

Korjaustelakka on saanut oven auki myös offshore-projekteihin, joita on tänä vuonna ollut neljä. Hyvän työtilanteen vuoksi Naantalin Luonnonmaalle suunnitellaan investointeja.

© MEPA uutissähke 2014-09-08

Laivatilaus Helsinkiin

Arctech Helsinki Shipyard on saanut kolmen jäänmurtajan tilauksen. Tilauksen arvo on yhteensä noin 300 miljoonaa euroa. Murtajat on suunnitellut suomalainen arktisten alusten suunnitteluun erikoistunut Aker Arctic.

Tilajana on venäläinen Sovcomflot, joka kertoo omassa tiedotteessaan tehneensä sopimuksen alusten hankkimisesta Venäjän suurimman varustamon United Shipbuilding Companyn kanssa. USC omistaa Helsingin telakasta puolet. Toinen puoli on korealaisyhtiö STX:n hallussa. Tilauksesta poikinee joitain töitä myös Varsinais-Suomen laivanrakennusverkostolle.

© MEPA uutissähke 2014-07-14

Raumalla suunnitellaan laivojen rakentamista

Kaupungin omistamalle telakka-alueelle muuttaneen RMCn (Rauma Marine Constructions) mukaan että neuvottelut uusien aluksien tilauksista ovat jo pitkällä. Uudessa telakkayhtiössä tulee työskentelemään vain johdon, myynnin ja suunnittelun ydinporukka, yhteensä 30-50 henkeä. Muuten sen toiminta nojaa meriteollisuusverkostoon. Varsinaisen telakkayhtiön taustalla vaikuttavat vain yksityiset sijoittajat.

© MEPA uutissähke 2014-08-25

Meriaura tilaa kaksi laivaa

Meriaura Group uudistaa laivastoaan tilaamalla kaksi uutta, yli 100 metriä pitkää kuivarahtialusta. Konsernijohtaja Jussi Mälkiä kertoo, että tilausneuvottelut on tarkoitus saada päätökseen lähiaikoina. Alusten yhteishinta nousee lähelle 20 miljoonaa euroa. Mälkiä ei paljasta, minkä telakoiden kanssa neuvotteluja käydään. ”Kotimainenkin vaihtoehto on vielä mukana”, hän sanoo.

© MEPA uutissähke 2014-09-01

Finnhansalla YT-neuvottelut

Laivalla työskentelee 36 henkilöä. Finnlinesin mukaan aluksen operatiivinen käyttö on ollut pitkään kannattamatonta ja ympäristölainsäädännön muutokset, erityisesti rikkidirektiivin voimaantulo ensi vuoden alussa, ovat johtaneet siihen, että yhtiö on tehnyt alustavia suunnitelmia koskien aluksen myyntiä.

© MEPA uutissähke 2014-07-07

Lundqvist ei välttämättä myy vanhempaa tonnisto

Varustamo ilmoitti juuri neljännen tankkerin tilauksesta. Tällä hetkellä laivastossa on seitsemän aframax-tankkeria. Toimitusjohtaja Ben Lundqvist totesi markkinatilanteen määrään, miten vanhemman tonniston suhteen toimitaan. Jos rahtaajilla on tarpeeksi uutta kalustoa saatavilla, voi olla vaikea työllistää vanhoja tankkereita. Myös vanheneva tekniikka tuo haasteita.

© MEPA uutissähke 2014-08-04

Aframax-tankkereiden lukumäärä laskussa

Parhaillaan on rakenteilla vain 42 tankkeria aframax-luokassa (<120.000 dwt). Viime vuosina on romutettu noin 70 aframaxia. Liikenteessä on noin 640, joten rahtitaso saattaa parantua.

© MEPA uutissähke 2014-08-04

Lundqvistin talous kunnossa

Voittoa verojen jälkeen tuli lähes 12 meur juuri päättyneellä tilikaudella. Osinkoa jaetaan kuitenkin edellisvuotta vähemmän, tosin loppuvuodesta lienee tulossa lisäjako. Yhtiöllä on käynnissä uudisrakennusohjelma. Lundqvistin varustamot ovat Alfa ja Hildegard. Liikevaihdot olivat yhteensä 45 meur. Laivat kuljettivat vuoden aikana yhteensä 19,4 milj. tonnia öljyä.

© MEPA uutissähke 2014-08-18

Langh Ship paransi

Oy Langh Ship Ab:n liikevaihto kehittyi viime vuonna suotuisasti. Yhtiön liikevaihto kasvoi edellisestä vuodesta 13,5 prosenttia. Liikevaihtoa tilikaudelta kertyi 14,7 miljoonaa euroa, kun se edellisellä vuonna oli 12,9 meur.

© MEPA uutissähke 2014-08-18

Boren ja P&O:n sopimus jatkuu

Pitkäaikainen rahtaus ja yhteistyö jatkuvat Englannin Kanaalissa Zeebruggen linjalla. Kalustona ovat Raumalla vuosittuhannen vaihteessa rakennetut 180-metriset Norsky ja Norstream sekä Flensburgissa 2011 rakennettu 195-metrinen Bore Song.

© MEPA uutissähke 2014-08-18

Lillgaardin liikevaihto laski, tulos nousi

Rederi Ab Lillgaardin liikevaihto supistui reippaasti edellisestä vuodesta. Liikevaihtoa tilikaudelta kertyi 7,3 meur, jossa laskua edelliseen vuoteen -24,1 prosenttia. Liikevaihdon reippaasta laskusta huolimatta, Lillgaardin tulos nousi voitolliseksi. Voittoa tilikaudelta kertyi 958 tuhatta euroa, kun edellisellä vuonna tulos oli vielä 2,3 MEUR tappiollinen. Tulos parani edellisestä vuodesta 3,3 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2014-08-18

m/s Kumpula kylmissä vesissä

ESL Shippingin 56.348 dwt:n supramax-bulkkeri on kuljettanut ensimmäisen lastinsa Norjan Kirkkoniemestä Venäjän Sabettaan, Yamalin niemimaalle. ESL Shipping kuljettaa norjalaisen rahtiaan Tschudi Shipping Company AS:n lasteja marras-joulukuulle, mikäli arktisen alueen sääolot sallivat.

Kumpulaa odotetaan Tahkoluotoon 9.9. Sisaralus Arkadia on puolestaan matkalla E-Amerikasta Eurooppaan päin.

© MEPA uutissähke 2014-09-01

Vienti meritse kasvoi 5,5%

Meriliikenteen vientikuljetukset jatkoivat alkuvuonna jo edellisen vuoden puolella alkanutta kasvuaan. Tuonti meritse sen sijaan supistui edelleen (-3,7%). Vähennemistä näkyi myös Ruotsiin suuntautuneessa matkustajaliikenteessä. Kaikkiaan aluksia saapui satamiimme ulkomailta 0,7 prosenttia vähemmän kuin vuotta aiemmin.

© MEPA uutissähke 2014-09-01

Deltamarin laajentaa toimialaa laivojen rakennuttamispalveluihin

On perustettu tytäryhtiö, Deltamarin Floating Constructions. Yhtiön tavoitteena on palvella laivanrakennuksen ja offshore-teollisuuden asiakkaita entistä paremmin tarjoamalla avaimet käteen-ratkaisuja sisältäen niin suunnittelun, hankinnan, rakentamisen kuin asennuksen ja käyttöönoton. Deltamarin aikoo rekrytoida lisää ammattilaisia.

© MEPA uutissähke 2014-09-01

Eckerö Shippingin Välimeren kumppaneilla maksuvaikeuksia

Yhtiö tekee 2,5 MEUR arvoisen luottotappiovarauksen. Varustamon aluksista kolme liikennöi Välimerellä.

Aikaisemmin on ilmoitettu, että Express myydään vuodenvaihteessa. Varustamo aikoo myydä vielä toisenkin aluksen.

© MEPA uutissähke 2014-09-08



Eckerö Shipping myy Baltic Excellentin

Vuonna 1995 Kroatiassa rakennettu roro-alus on luovutettu uudelle omistajalle Marseillessa, jonne alus saapui Algeriasta. Uusi nimi on Excellent ja ahteriin hilattiin Maltaan lippu. Varustamon mukaan rahtaus loppui, eikä uudesta ollut tietoa. Henkilökunta sijoitetaan Eckerö Shippingin muihin aluksiin.

© MEPA uutissähke 2014-09-15

Bore myy Fingardin ja Swegardin

Joidenkin lehtitietojen mukaan Swegardin hinta olisi 2,4 MEUR mutta varustamosta ei kommentoida asiaa. Laivat ovat 2000-2001 Hollannissa rakennettuja, noin 4.950 dwt kuivarahti-aluksia, jotka purjehtivat Suomen lipun alla vuodesta 2007.

© MEPA uutissähke 2014-09-08

Finnhansan yt-neuvottelut

Finnlines Oyj:n heinäkuussa 2014 aloitetut Finnhansa -aluksen merihenkilöstöä (36 henkeä) koskevat yhteistoimintaneuvottelut ovat päättyneet.

Finnhansan mahdollisen myynnin toteutuessa johtaa tämä enintään 10 henkilön lomauttamiseen toistaiseksi. Varustamo totesi aikaisemmin operoinnin olevan tappiollista, ja rikkidirektiivin tulon vauhdittavan vanhemman kaluston poistumista.

© MEPA uutissähke 2014-09-08

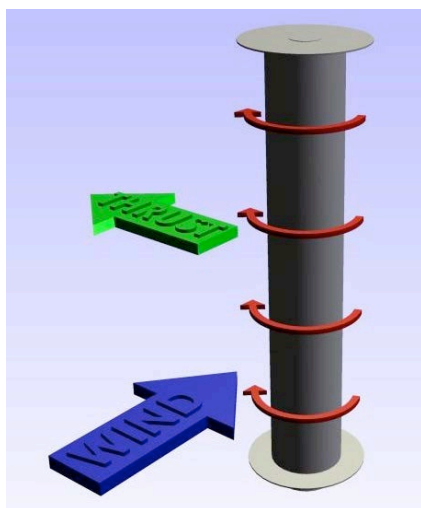
Estradeniin kokeillaan tuulipropulsiojärjestelmää

Suomalainen meriteknologiayritys Norsepower tuo markkinoille tuuliapu-propulsiojärjestelmän, jonka avulla rahtialukset voivat saavuttaa merkittäviä säästöjä polttoaineen kulutuksessa.

Roottoripurjeet voidaan asentaa myös jo liikenteessä olevaan rahtialukseen. Norsepower on äskettäin saanut valmiiksi roottoripurjeensa prototyypin, jonka testaus on aloitettu Naantalissa sijaitsevalla testausalueella. Järjestelmän prototyyppiä kokeillaan merellä Boren omistamalla Estraden-rahtialuksella myöhemmin tänä vuonna.

Tekninen johtaja Jörgen Mansnerus Borelta kertoi Ålandstidningen-lehdelle, että ro-ro-alus Estradeniin asennetaan syksyllä 18 m korkea hiilikuitutorni, joka kerää tuulienergiaa. Myöhemmin asennetaan toinen. Tavoite on säästää vuodessa 300.000 euroa polttoainekuluissa.

© MEPA uutissähke 2014-06-30



Suomen varustamot tyytyväinen ympäristö-tukeen mutta...

Suomalaisvarustamot ovat käyttäneet tukea rikkipesureihin ja polttoainejärjestelmän konvertointiin raskaalta kevyelle polttoöljylle. Valtaosa aluksista on aika-rahtauksessa, jolloin hyöty menee rahtiajalle. Haitat, kuten asennusajan off-hire, vähentynyt lastitila ja lisääntynyt työmäärä jäävät varustajalle.

Toimitusjohtaja Olof Widenin mielestä myös ministeriön tulkinta tukien jaosta olisi voinut olla väljempi.

<http://www.sjofartstidningen.se/finskt-miljostod-langt-ifran-framgangssaga/>

© MEPA uutissähke 2014-09-15

Wärtsilän painolastijärjestelmä

Wärtsilä on saanut kaikkien aikojen suurimman painolastiveden käsittelyjärjestelmien tilauksen yksittäiseltä omistajalta. Yhtiö toimittaa yhteensä 44 laiteyksikköä 22 kuivalastialukseen, jotka tulevat singaporelaisen Pioneer Marine-yrityksen käyttöön. Jokaiseen kantavuudeltaan 38.000 tonnin alukseen tulee kaksi Wärtsilän Aquarius UV-käsittelyjärjestelmää.

© MEPA uutissähke 2014-09-15

Rikkidirektiivin valvontaa kehitetään

Kansainvälinen varustamokauppakamari International Chamber of Shipping on huolissaan tulevan rikkidirektiivin valvonnasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön yksikönpäällikkö Silja Ruokola kertoi, että kaikki Itämeren maat haluavat tasapuolisen toimintaympäristön ja pyrkivät saamaan rikkurit kiinni.

Suomen lainsäädännön mukaan varustamon saama taloudellinen hyöty voidaan tuomita maksettavaksi valtiolle, mikäli on näyttö sääntöjen rikkomisesta. Suomessa on alustavasti näkökantana, että tuomioistuimien määrää rangaistukset.

© MEPA uutissähke 2014-08-04

Deltalanghin rikkipesurille luokitustodistus

Langh Shipin kuivalastialus Lauralla käytössä oleva Deltalanghin pakokaasun puhdistusjärjestelmä eli rikkipesuri on saanut Germanischer Lloydin luokitustodistuksen. Langh Ship on tilannut Deltalanghilta vastaavan pakokaasun puhdistusjärjestelmän myös neljään muuhun rikkirajoitusalueella operoivaan laivaansa. Laitteistot asennetaan laivoihin ensi vuoden alkuun mennessä, jolloin rikkidirektiivi astuu voimaan.

Deltalanghin uusi järjestelmä käyttää pakokaasun puhdistuksessa lipeää ja pesuria voidaan käyttää myös avoimessa kierrossa merivettä hyödyntäen.

© MEPA uutissähke 2014-08-04



Suomessa kehitettyjä rikkipesureita asennetaan aluksiin

Saksalaisvarustamo Rörd Braren asentaa kahdelle alukselleen kuivamene- telmään perustuvan savukaasuja puhdistavan rikkipesurin. Nordkalk on ollut mukana kehittämässä kuivapesuritekniikkaa, jossa Nordkalkin sammutetusta kalkista valmistamat rakeet absorboivat rikin pakokaasusta.

Deltamarin Floating Construction-järjestelmä asennetaan ro-ro-alus Bore Songiin. Järjestelmä perustuu Delta Langhin rikkipesuritekniikkaan. Boren kanssa solmittu sopimus on jo viides Deltamarin Floating Constructionilta tilattu kokonaistoimitettava rikkipesuri-asennus. Langh Ship on aiemmin asentanut vastaavat kokonaisuudet neljään alukseensa. Parhaillaan asennetaan laitteistoa Langh Shipin m/s Marjattaan Western Shipyardilla Teijossa.

© MEPA uutissähke 2014-09-08

Bore Songille rikkipesuri ja rahtauksen pidennys

Rahtaaaja P&O Ferries on tyytyväinen päätökseen asentaa DeltaLanghin pakokaasupesuri alukseen. Toimitusjohtaja Håkan Modig ei täsmentänyt rahtauksen pituutta mutta kertoi, että pesurin asennus on hintaluokkaa 3 MEUR.

© MEPA uutissähke 2014-09-15

ESL Shippingillä hyvä tulos

ESL Shipping teki viime vuonna liikevaihtoa 77.8 miljoonaa euroa, nousua 7.6 prosenttia edellisestä vuodesta.

Liikevaihdon kohtalaisen kasvun myötä myös ESL Shipping Oy:n tulos kasvoi voimakkaasti. Nettotulos nousi 8.2 miljoonaan euroon, jossa kasvua edelliseen vuoteen oli 4.6 miljoonaa euroa eli 127.4 prosenttia. Edellisenä vuonna yhtiön tulos oli 3.6 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2014-07-14

Lillgaardin Tanja myyty

4.647 dwt kuivalastialus Tanja purjehti Hollannin lipun alla. Nyt vuonna 1986 Sietaksella rakennettu alus sai Panaman lipun ja uuden nimen Sea Explorer. Varustamon mukaan synnyn myyntiin oli heikko markkinatilanne.

© MEPA uutissähke 2014-07-21



Redaktionsruta

FlaskPosten 2014/3
PulloPosti 2014/3

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
käännöstyö
Sari Törnroos
Catty Ramsay

Datum/päivämäärä
2014-09-16

Upplaga/lukumäärä
375



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

Seuraavaa PulloPostin
numero ilmestyy toukokuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia
lukijoiltamme!

Nästa FlaskPosten kommer
i september 2014.

Bidrag mottas med
tacksamhet!

Godby Shipping jourtelefon
050-5244 123

Godby Shippingin
päivystyspuhelin 050-5244 123

Suomeksi sivu 11

Befragningsläget
Midas Karibien
Miranda Med
Mimer VL-Kr-VL

Fisketävling

Dockning planerade/genomförda

Trimsystemet
Frekvensomvandlarprojektet, DWI,
WetPac

Klassningar och dockningar

Försäkringar skadefritt

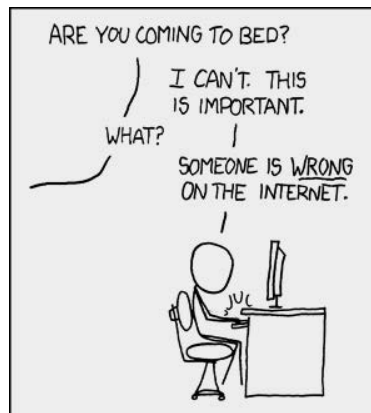
Kollektivavtal
Kurser lön
Kurser och utbildning
Gratulationer
Epost till alla anställda
Lista anställda

Osv

☒ Dan

© Svensk Sjöfartstidning 2013-

© MEPA uutissähke 2013-



NOR LINES 

 **TRANSFENNICA**
Highway of the Sea



UPM SEAWAYS

 **Finnlines**



 **acciona**
TRASMEDITERRANEA