



## Samarbetsförhandlingar om permittering

Vi måste tyvärr informera om att vi idag har kallat till samarbetsförhandlingar om permittering. Orsaken är den svaga roro-marknaden i kombination med den stora osäkerhet som Corona-viruset skapar.

Samarbetsförhandlingarna berör permitteringar på maximalt 5 fartyg och ungefär 100 personer, för under 90 dagar. Samarbetsförhandlingarna inleds tisdagen den 24 mars och ska vara slutförda senast 7 april, varefter vi ger mera information.

Vi är uppriktigt ledsna för den osäkerhet som det här medför för dig och dina närmaste. Även om situationen nu är dyster så ser vi långsiktigt positivt på vår verksamhet och vi arbetar hela tiden med att hitta sysselsättning för våra fartyg och er ombord. Vi kan inte annat än beklaga och be om er förståelse i denna exceptionella situation.

☒ Dan

## Frivillig ledighet

Att permittera personal är en åtgärd som vi så långt det går vill undvika.

Behovet av permitteringar minskar förstås om vi genom frivilliga åtgärder kan minska personalen.

Du har alltså stora möjligheter att ta extra ledigt genom att

- Ta ut extra vederlagsledighet
- Begära tjänstledigt

Varje uttagen extra dag minskar behovet av permittering och på det här sättet kan vi genom att hjälpas åt minska det totala permitteringsbehovet.

☒ Dan

## Befraktningsläget och Corona

Roro-marknaden är i praktiken lamslagen av den snabba utvecklingen av Corona-pandemin.

Befraktningsläget är följande

- Midas utan sysselsättning i Mariehamn efter dockning november 2019
- Baltica på Damen shipyard i Rotterdam, inget efter detta
- Misana återlevererad från Stena mars 2020, på Damen shipyard i Rotterdam för dockning men dockningen inställd pga Corona-pandemi
- Misida Cotunav april 2020
- Mistral Balearia april 2020 med option till december 2020
- Link Star UPM-Kymmene december 2020
- Mimer CMA CGM december 2021

Vi har vissa diskussioner som pågår men med det osäkra läget är det mycket osäkert om det går att komma fram till något.

Det mycket osäkra läget på roro-marknaden där ett absolut värsta scenario är att bara Mimer och Link Star har körning efter april 2020 gör att vi inte har något annat val än att inleda samarbetsförhandlingar om permittering av vår sjöpersonal.

Det här är förstås mycket tråkigt och något som vi självklart hoppas att inte ska behöva verkställas.

☒ Dan

## In English - suomeksi

Suomeksi katso sivu 8-10, in English see page 11-13.

☒ Dan



## Permittering i korthet

### Meddelande om uppsägning och permittering åt förtroendemannen och arbetskraftsmyndigheterna

Vid uppsägning eller permittering som sker på grund av ekonomiska eller produktionsmässiga orsaker skall förtroendemannen omedelbart meddelas, då åtgärdernas nödvändighet kommit arbetsgivaren till kändedom, och senast då arbetstagarna meddelas om åtgärden. Ifall åtgärden riktar sig mot minst 10 arbetstagare, skall detta meddelas till arbetskraftsmyndigheterna.

### Anmälningstider

Vid permittering är anmälningstiderna för befälhavarens del: 90 dagar för övriga befällets del: 30 dagar, om arbetsförhållandet varat högst 3 år 45 dagar, om arbetsförhållandet varat över 3 år och högst 5 år 60 dagar, om arbetsförhållandet varat över 5 år för manskapets del 14 dagar

### Lön för anmälningstiden

Under permitteringsvarseltiden betalar arbetsgivaren full lön.

### Permitteringens återkallande och framflyttande

Om arbete uppkommer under tiden för permitteringsanmälan, kan arbetsgivaren återta permitteringen innan den börjat.

Om arbetet som uppkommer under permitteringstiden är temporärt, kan permitteringen framskjutas utan ett nytt anmälningsmeddelande en gång, med maximalt tiden för det temporära arbetet.

Lagen om samarbetsförhandlingar hittar man från

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2007/20070334> samt från Lag om

sjöarbetsavtal

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110756> och där kapitel 6.

☒ Sari

## Frågor om permitteringar och läget i övrigt

Vi har i det här nummret av FlaskPosten försökt att ur olika synvinklar beskriva bakgrunden och följderna av det svåra läget. Jag förstår att många är oroliga och har frågor. Tveka inte att ta kontakt om du undrar över något. Fakta är alltid bättre än rykten.

Beroende på ärende kan du kontakta Dan Mikkola  
[Dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Dan.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5244123

Eva Mikkola-Karlström  
[Eva.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Eva.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5267004

Sari Törnroos  
[Sari.tomroos@godbyshipping.fi](mailto:Sari.tomroos@godbyshipping.fi)  
+358-40-9007096

Du kan självklart också kontakta ditt fackförbund.  
✉ **Dan**

## Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/  
Käännöstyö

Sari Törnroos

Catty Ramsay

Upplaga/lukumäärä

400



Godby Shipping Ab

[www.godbyshipping.fi](http://www.godbyshipping.fi)

[dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:dan.mikkola@godbyshipping.fi)

## Förtroendemän

Som förtroendemän för Trailer-Links sjöfarare fungerar

Santeri Vikki, [santeri.vikki@gmail.com](mailto:santeri.vikki@gmail.com),  
+358 41540 28 30 för Finlands Skeppsbefälsförbundets medlemmar

Jukka Harju, [jukkaharju@hotmail.com](mailto:jukkaharju@hotmail.com),  
+358 40040 73 47 (kontakta i första hand per e-post) för Finlands Maskinbefälsförbunds medlemmar.

Vi har inte fått kännedom om, att Finlands Sjömans Union skulle ha en utsedd förtroendevald inom Trailer-Link.

✉ **Sari**

## Löneförhöjningar 2020

Sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer har godkänt ett förhandlingsresultat som gäller löneförhöjningar i kollektivavtal för utrikes sjöfartens huvudavtal och småtonnageavtal samt isbrytarnas kollektivavtal.

Sjöfartens löner höjs fr.o.m. 1.3.2020 med 1,65 % och eurobaserade tillägg med 1,65 %. Avtalsperioden är ett år. Sjöfartens löneresultat nåddes i gott samarbete. Med löneresultatet strävar parterna att säkerställa den finländska sjöfartens framtid i en hård internationell konkurrens. Löneresultatet är en del av åtgärderna som tas för att möjligen få nya fartyg under finsk flagg under nästa år. Det har beställts 13 nya fartyg.

Rederierna i Finland rf  
Hans Ahlström  
Tel. +358 407257110

Finlands Sjömans-Union rf  
Simo Zitting  
Tel. +358 400813079

Finlands Maskinbefälsförbund rf  
Robert Nyman  
Tel. +358 0504542767

Finlands Skeppsbefälsförbund ry  
Johan Ramsland  
Tel. +358 406672227  
© **Rederierna i Finland 2020-02-12**

## Försäkringar 2020/2021

Vi har förnyat kasko och hyresförlust med Alandia samt P&I med Gard.

Självriskerna är oförändrade 165.000 euro per skadefall för kasko, 14 dagar för hyresförlust och 50.000 USD för P&I. Det är höga självrisker. Tanken bakom det är att våra fartyg är väl underhållna och vi ska inte ha någon oplanerad off-hire samt att vi kan ta en större risk själva utan att behöva blanda in försäkringsbolagen.

Även om vi har en skada som vi tror att inte går över självrisk, så kan vi ändå alltid vid behov använda försäkringsbolagens nätverk av inspektörer för att skydda våra intressen om det hänt något.

✉ **Eva**

## Rederierna väntar sämre tider

Enligt Rederibarometern förväntar sig rederierna även att 2020 kommer att medföra en ganska negativ utveckling. Det främsta hindret för tillväxt och utveckling anses vara allmän osäkerhet inom ekonomin och svårigheter att hitta kunnig arbetskraft men bland orosmomenten nämns även ökade arbetskraftskostnader, otillräcklig efterfrågan och dålig prisutveckling. Priset på finska flaggan, som har förändrats märkbart de senaste åren, har efter en flerårig paus åter seglat upp som ett mörkt moln.

© **SSB nyhetsbrev 2020-01-28**

## TTL beställer från Raumo

TT-Line Company Pty Ltd i Australien tecknar samförståndsavtal med Rauma Marine Constructions (RMC) gällande leverans av två bil- och passagerarfärjor. De nya färjorna får kapacitet för 1.800 pax och blir på 48.000 brt.

Byggnationen planeras inledas 2021 och fartygen ska levereras i slutet av 2022 och 2023.

© **SSB nyhetsbrev 2020-03-03**

## Ragnar Johansson Årets sjöfartsprofil

I går kväll utsågs Ragnar Johansson, vd för Wallenius SOL och Svenska Orient Linien, till Årets sjöfartsprofil 2019.

Utnämningen av just Ragnar Johansson till 2019 års Sjöfartsprofil var inte förvånande – som initiativtagare till det i år nybildade rederiet Wallenius SOL måste han ha varit det logiska valet. Det är verkligen inte varje år ett nytt rederi föds i Sverige, ett rederi som möblerar om i det svenska och finska systemet för skogstransporter.

### Hur kommer det sig att ett biltransportrederi som Wallenius blev SOL:s samarbetspartner i det nya rederiet?

– De har ju ingen erfarenhet av skog men lång erfarenhet av att arbeta i partnerskap. I den här branschen är det inte så vanligt. Dessutom jobbar de långsiktigt och miljömedvetet och har erfarenhet också av att bygga fartyg. Vi delar inga kompetenser utan kompletterar helt varandra.

### Wallenius SOL har också nybyggen på gång?

– Ja vi har två stora rorofartyg på 30.000 dwt, isklass A1 och LNG-drift. Vi har också option på två till. Det första nybygget levereras i augusti 2021 och när de två är i full drift steppar vi upp verksamheten i Wallenius SOL.

### Hur många fartyg ska ingå i Wallenius SOL:s flotta?

– Fem stycken, varav tre är de fartyg som redan i dag drivs av Stora Enso. Utnyttjar vi optionen får vi sju fartyg. De ska alla gå i Wallenius SOL:s linjefart mellan Bottenviken, norra Tyskland och UK.

### Så nu är det slut med att skogsbolagen driver egna fartyg?

– Ja, det lönar sig inte för dem. Nu blir skogsbolagen kunder till oss i stället. Deras behov av frekventa transporter blir basen för Wallenius SOL. Vi ska ha långa kontrakt och bygger en infrastruktur för skogsbolagen. Det har inte funnits förut.

### Och när allt är i full drift har Wallenius SOL tagit över den trafik SOL i dag har i Bottenviken och Östersjön?

– Ja, vid 2021 års utgång ska SOL bara trafikera Medelhavet.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-03

## DFDS får ny roro

DFDS Seaways nya roro Hollandia Seaways ankom till Göteborg den 25 november. Med sina 6.700 lm är hon Göteborgs hamns största roro-fartyg. Hon har två systrar, Ephesus Seaways och Troy Seaways. Tillsammans ingår de tre giganterna i en serie på sex likadana fartyg som DFDS ska ta emot från varvet Jinling i Kina. Designen står Knut E. Hansen för.

Hollandia Seaways har dansk flagg och sätts in på ruten Göteborg–Gent från och med lördagen den 30 november. När fartyg nummer sex i serien väl levereras ska det också sättas in på den ruten.

Hollandia Seaways har en besättning på cirka 20 personer, varav befälen är från Sverige och Danmark medan matrosor och stewards kommer från Baltikum.

### Fakta

- Längd: 237 meter
- Bredd: 33 meter
- Djupgående: 7 meter
- Dwt: 16.000 ton
- 2 huvudmaskiner på 2x11.800 kW
- 2 bogthrustar på 2x 2.350 kW
- Lastkapacitet trailrar: 6.700 längdmeter=450 trailrar
- Skrubber med hybridlösning

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-27

## Stena Estrid levererad

Stena Estrid är officiellt levererad av det kinesiska varvet Avic. Nu följer en sex veckors lång hemresa mot Europa. Efter hemresan till Europa ska hon sättas in i linje mellan Dublin och Holyhead i början av 2020.

Av Stena Line beskrivs Stena Estrid som en av världens mest bränsleeffektiva färjor. Stena Estrid är 215 meter lång och har en lastkapacitet på 3.100 filmeter samt 120 personbilar. Ombord finns utrymme för upp till 1.000 personer inklusive besättning.

Under loppet av ungefär ett år får Stena Lines verksamhet på Irländska sjön nytillskott av tre färjor: Estrid, Edda och Embla.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-15

## Bore säljer Bore Bank

Som ett led i processen att förnya flottan säljer Bore roro-fartyget Bore Bank till Smyril Line.

Bore Bank överläts till Smyril innan årsskiftet. Fartyget har en lastkapacitet om drygt 1.500 filmeter fördelad på tre däck.

Bore Bank kommer efter leveransen till Smyril att döpas om till Akranes och får färöisk flagg. Smyril har redan tidigare köpt systerfartyget Mykines, byggt 1996 som Bror Husell Charterings Transgard.

Bore Bank byggdes 1998 för Engship som Serenaden. Hon konverterades till bilfartyg 2007 och döptes om till Auto Bank. Efter en lång charter till UECC återställdes hon till roro-fartyg och fick namnet Bore Bank 2017.

Seriens tredje fartyg, ursprungligen Heralden från 1997, är fortfarande kvar i Bore-flottan som Bore Bay. Hon inleder en charter för Sea-Cargo i januari 2020.

Inom Bore pågår en förnyingsprocess av fartygen med tre nybyggen i order från Wuhu Shipyard i Kina för leverans 2021. Bore har kontor i Helsingfors och Mariehamn och ingår i nederländska Spliethoff Group.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-04



## Containerships fjärde med LNG

Containerships, som ingår i den franska rederigruppen CMA CGM, har tagit leverans av Containerships Arctic, det fjärde i en serie som inleddes 2018 med Containerships Nord. Tidigare i år överläts systerfartygen Containerships Polar och Containerships Aurora. Fartygen har byggts av Guangzhou Wenchong Shipyard i Kina.

Containerships Arctic har en dual fuel-huvudmaskin med effekten 10.080 kW. Fartyget har finsk/svensk isklass 1A. Alla fyra fartygen i serien är registrerade på Cypern.

Det ursprungligen finländska rederiet Containerships köptes 2018 av CMA CGM och hade då fyra LNG-drivna containerfartyg i order. CMA CGM-gruppen kommer att ha sammanlagt 20 LNG-drivna fartyg i flottan 2022, inkluderande nio fartyg med kapacitet för 22.000 TEU.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-17

## Småtonnage byter ägare i Finland

Rederi Ab Nathalie (RABN) i Åbo har åter fem fartyg i sin flotta efter förvärvet av Prima Lady, som döpts om till Marilie.

I Finland finns ett antal rederier som är aktiva inom sektorn för småtonnage i närsjöfart. Ett som vuxit från ett till fem fartyg på tio år är RABN som bildades 2009 av två sjökaptener. I september sålde rederiet sitt äldsta och minsta fartyg Emilie till tyska Uniatlantico Chartering men nu är antalet fartyg i flottan åter fem tack vare förvärvet av Marilie.

Marilie togs över av RABN i Raumo den 5 november och säljare är Sal Ship i Finland. Fartyget sysselsätts med en långtidsbefraktning för Prima Shipping i Borgå och fortsätter därmed sin trafik för borgårederiet inom Östersjön och Nordsjön. Marilie är, i likhet med rederiets övriga fartyg, registrerad i Mariehamn.

Marilie är på 3.279 dwt och byggd 1995 i Nederländerna för Wijnne & Barends.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-18

## Rosatom planerar arktisk containerlinje

Rosatom har planer på att introducera en global transport- och logistikverksamhet med fokus på Nordostpassagen.

Det statliga ryska atomenergibolaget Rosatom kommer tillsammans med ryska Delo Group att starta en arktisk containerlinje mellan Asien och Europa via Nordostpassagen.

Rosatom planerar att inleda åretrunktrafik i Nordostpassagen och därmed märkbart förbättra hela Europas logistik, uppger bolaget och tillägger att speciell uppmärksamhet kommer att riktas på miljöfrågor och internationella miljökrav.

Rosatom är den auktoriserade operatören av infrastrukturen i Nordostpassagen och äger världens enda flotta av atomisbrytare. Till Delo Groups tillgångar hör bland annat hamnar i Östersjön, Azovska/Svarta havet och Fjärran östern.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-12

## Rederierna förbittrade över sympatistrejker

Rederierna i Finland välkomnar enigheten i postkonflikten, men beklagar att Sjömansunionens sympatistrejker har åsamkat de finska rederierna förluster på flera miljoner euro. Stödstrjckerna har minskat både kundernas och rederiernas förtroende för de finskflaggade fartygen

© SSB nyhetsbrev 2019-12-02

## Viking Line överväger att flagga ut

Det kan bli aktuellt att se över flaggningen på Viking Lines fartyg till följd av strejken enligt vd Jan Hanses. – Vill vi att våra kunder inte ska drabbas av något liknande i framtiden kan det bli värt att titta på att variera flaggan på ett annat sätt än hittills, säger Jan Hanses, som poängterar att man inte är part i målet och inte kan påverka konflikten.

Kommunikationsdirektör Johanna Boijer-Svahnström säger att Viking Lines personal inte vill strejka.

© SSB nyhetsbrev 2019-12-02

## Wärtsilä säger upp 75 i Vasa

I torsdags kom Wärtsilä med beskedet att totalt 92 personer sägs upp vid Wärtsilä i Finland och en klar majoritet av dem i Vasa.

Det är resultatet av samarbetsförhandlingarna som gällt Wärtsiläs alla bolag och verksamhetsställen i Finland. Analytiker tror att botten nu är nådd.

© SSB nyhetsbrev 2019-11-14

## Costa Smeralda levererades i Åbo

Meyer Turku överlätt den 5 december det LNG-drivna kryssningsfartyget Costa Smeralda till Carnival-ägda Costa Cruises.

Costa Smeralda använder LNG som bränsle både till sjöss och i hamn. Nybygget är på 180.000 brutto och har drygt 2.600 hytter.

I Costa Group ingår Costa Cruises, Aida Cruises och Costa Asia. Meyer Turku har även en syster till Costa Smeralda i order, Costa Toscana, som levereras 2021.

Carnival Corporation uppger att världens första kryssningsfartyg med LNG-drift både till havs och i hamn är Aida Nova, som levererades av Meyer Werft i Papenburg i december 2018. Vidare uppges att olika brands inom Carnival Corporation har sammanlagt nio LNG-drivna kryssningsfartyg i order efter leveransen av Costa Smeralda.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-09

## Eckerö Line satsar på sjöfararnas trivsel

Bolaget presenterade sin lyckade förändring av arbetskulturen på ett seminarium om ledning av arbetsförmågan inom sjöfarten, som Sjömanspensionskassan och Veritas ordnade i Helsingfors.

Utvecklingsmöjligheterna för sjöfararna, pålitligheten, flexibiliteten, atmosfären och ledningspraxisen bidrog till att Eckerö Line fick certifikatet Great Place To Work. Bolagets fartyg Finlandia och Finbo Cargo samt landorganisationen har 500 anställda.

© SSB nyhetsbrev 2019-11-01

## Sjöfartens tekniska utveckling

Autonoma fartyg och en ökad it-kunnsighet hos personalen ombord. Transportstyrelsens färsk rapport diskuterar digitaliseringens roll i framtidens sjöfart.

### Tekniska förändringar

Främst handlar de tekniska förändringarna inom sjöfarten om optimering och effektivisering av processerna ombord. Förbättrade informationsflöden mellan lastägare och fartyg kan till exempel leda till ökad fyllnadsgrad i containrar och optimerade rutter samt optimerad drifttid för fartygen.

Man tänker sig även att i framtiden ha obemannade bryggor under korta perioder, likt systemet som finns i maskinrum i dag. I takt med att uppkopplingen ökar ombord kan det även bli möjligt med alltmer sofistikerade system som kan förutse underhåll på maskiner och annan utrustning.

### Autonoma fartyg

Det spekuleras också kring om mindre fartyg som sysslar med till exempel mätning av havsbotten, samlar in avfall eller gör miljömätningar kan bli autonoma i framtiden. Detta gäller även för till exempel kanaltransporter som, om de inte blir helt autonoma, kan styras ifrån en kommandocentral i land.

Enligt studien ”Seafarers and digital disruption” skulle det globalt kunna existera 1.000 helt autonoma och 2.000 semiautonoma fartyg år 2025.

### Föga påverkan på sjöfarten

Trots det tror endast 15 procent av de representanter från branschen som i studien tillfrågades om sin syn på digitaliseringens framtid inom sjöfarten, att sjöfarten är redo för så kallad smart sjöfart.

Och Transportföretagen gör i sin rapport bedömningen att autonom drift inte kommer att leda till samma ekonomiska vinning som till exempel inom lastbilsbranschen. Sjöfarten kräver till exempel en annan säkerhet och tillförlitlighet än vad lastbilsbranschen gör. Ett fartyg med tekniska problem kan inte, som en självkörande lastbil, ställa sig vid vägkanten och invänta assistans. Därför menar Transportföretagen att fartyg kommer att fortsätta kräva bemanning, både på bryggan och i maskin.

### Fortsatt brist på sjöbefäl

Transportföretagens rapport tar också upp bemanningen och konstaterar att befälen har starkast ställning i framtidens arbetsmarknad. Man nämner att den tyska studien förutspår att det 2025 kommer att finnas en brist på 147.500 sjöbefäl på en global skala, vilket då skulle motsvara mer än 18 procent av den globala efterfrågan på sjöbefäl. Samtidigt förutspår samma studie att sjötransporter kommer att öka globalt med omkring fyra procent per år.

### Värre för manskapet

Däremot kan manskapssidan påverkas. På en global skala kan en ökad digitalisering och automatisering innebära en minskning med 30.000–50.000 manskapsjobb. I ett sådant scenario skulle det å andra sidan behövas fler anställda inom fjärrstyrning på land.

Framtidens sjömän spås även behöva större it-kunskaper än i dagens läge i och med att fler av utrustningen och maskinerna ombord kommer att bli uppkopplade.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-13

## Stena Line får miljonböter efter olycka

2017 blev en man som arbetade för Stena Line överkörd av en 3,5-tonns lastbil i Birkenhead. Efter en rättstvist får rederiet böter 4,9 miljoner kronor.

Inspektörer som utredde olyckan fann att det inte fanns en skiljelinje mellan området där trafiken från färjorna kördes av och där besättning och passagerare rör sig.

Domstolsförhandlingarna hölls i slutet av juli 2019 och Stenas motpart var det brittiska arbetsmiljöverket. Rederiet tog fullt ansvar för den allvarliga olyckan och Stena blev skyldiga att betala 4,9 miljoner kronor i böter. Vid olyckan fick mannen som skadades skallfrakturer, förlorad syn på vänsterögat och han lider av psykiska problem efter händelsen.

Olyckan har lett till åtgärder, bland annat att personal måste ha skyddshjälm vid arbeten med höjd risk, till exempel lastning och lossning. Stena uppger att de har samarbetat med involverade myndigheter och aktörer efter olyckan i arbetet kring nya säkerhetsrutiner.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-05

## Sjömän mer deprimerade än andra yrkesgrupper

En internationell studie visar på en dyster verklighet – sjömän lider i högre grad av depression än andra yrkesgrupper.

I en studie utförd av forskare på Yale University har 1.572 sjömän svarat på frågor om sin mentala hälsa. Av forskarnas analys av svaren framgår att

- 25 procent av sjömännen visar tecken på depression
- 17 procent av sjömännen visar tecken på ångest
- 20 procent av sjömännen hade självmordstankar

I studien konstaterar Yale-forskarna att även om tillgången på jämförbara data är begränsad visar studiens resultat på att sjömän lider av depression i högre grad än andra yrkesgrupper.

De faktorer som främst bestämmer förekomsten av depression, ångest och självmordstankar bland sjömännen i studien är arbetsmiljöfaktorer (icke-omtänksam företagskultur, våld på arbetsplatsen), nöjdhet med arbetet och den självupplevda hälsan (den starkaste förklarande variabeln för ångest och depression).

Forskarna finner en tydlig koppling mellan sjömännens geografiska ursprung och våld på arbetsplatsen. Sjömän från Filippinerna och Östeuropa var de som oftast rapporterade exponering för våld på arbetsplatsen.

Resultaten i studien visar vidare en koppling mellan depression, ångest och självmordstankar och ökad risk för skador och sjukdom under arbete ombord.

Det finns också en koppling mellan depression, ångest och självmordstankar och ökad sannolikhet för att sjömännen under de närmsta sex månaderna slutar arbeta som sjömän.

Studien gjordes efter att ITF och dess välgörenhetsorganisation Seafarers' Trust efterlyste forskningsprojekt för att fylla luckorna i kunskapen om psykosociala hälsorisker bland sjömän.

Hela rapporten finns att läsa på Seafarers' Trusts hemsida. [https://www.seafarerstrust.org/wp-content/uploads/2019/11/ST\\_MentalHealthReport\\_Final\\_Digital-1.pdf](https://www.seafarerstrust.org/wp-content/uploads/2019/11/ST_MentalHealthReport_Final_Digital-1.pdf)  
© Svensk Sjöfartstidning 2019-12-02

## Ensamarbete bakom dödsolyckan på Envik

Minst två besättningsmän ska delta i förtöjningsarbetet och enbart en tross ska hanteras i taget. Detta är ett par av de åtgärder Statens haverikommission (SHK) vill se efter den dödsolycka som krävde livet på en besättningsmedlem i december 2018.

Vid olyckan där en matros klämdes såpass allvarligt att han senare avled på sjukhus hanterade han två trossar samtidigt. Envik skulle lastad med cement gå från Degerhamn på Öland till Södertälje. Vid olyckstillfället var båda aktertrossarna kopplade till samma vinsch, en satt som normalt på vinschspelet, den andra som var den extra trossen halades in på den yttre vinschtrumman.

När den extra trossen halades in satt den dessutom över, inte under, den ordinarie trossen och matades ned i trossförrådet. Matrosen ska vid det tillfället ha varit tvungen att ha koll på flera saker samtidigt. Dels att trossen matades ned i förrådet, dels att den extra trossen inte fastnade i den ordinarie och samtidigt ha en översikt över vinschtrumman.

SHK slår fast att ett troligt scenario är att matrosen i slutskedet av att köra in aktertrossarna fått något slags problem med den extra trossen, den kan ha fastnat på den ordinarie samtidigt som den gick mot vinschen. Han kan då ha försökt ordna med detta och halkat för att sedan fastna i den lösa vinschen och dragits mot vinschtrumman.

I haverirapporten kommer man fram till att olyckan skedde på grund av ensamarbete och att vinschen kördes låst i höghastighetsläge. Att däckets var halt ska även varit en bidragande orsak till olyckan.

Rederiets har riktlinjer mot de faktorer som orsakade olyckan. Däremot har de enligt haverirapporten främst följts i teorin. Därför trycker SHK på vikten av att rederiet faktiskt implementerar de nya riktlinjerna i såväl teori som praktik.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-04

## Stena Bulk beställer två metanoltankers

Stena har undertecknat avtal med GSI i Kina om konstruktion av två metanol-förberedda tankers på 49.900 dwt. Det första fartyget ska levereras i början av 2022.

Efter omfattande tester åren 2015-2018 har Stena utvecklat IMOIIeMax som ska vara bland de mest energieffektiva mid-range tankers som finns.

De beställda fartygen ska drivas med metanol som idag finns i mer än 100 hamnar i världen och är mycket kostnadseffektivt jämfört med LNG. Metanol stakar ut en rak väg mot att möta IMO:s åtagande att innan 2030 ha minskat CO<sub>2</sub>-utsläppen från sjöfart med 40 procent och innan 2050 ha minskat de totala växthusgasutsläppen med 50 procent jämfört med 2008, skriver Stena.

Jämfört med traditionellt marint bränsle reduceras svavel- och partikelutsläppen med 95 procent och kväveutsläppen med 60 procent.

De två fartygen kommer att ägas till lika delar av Stena Bulk och Proman och ska långtidshyras till Proman Shipping. Varje fartyg kommer att använda cirka 12.500 ton metanol per år.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-20

## Maersk och Wallenius Wilhelmsen utvecklar nytt fartygsbränsle

Maersk och Wallenius Wilhelmsen samarbetar om att utveckla ett nytt fartygsbränsle baserat på etanol och lignin.

Lignin är en av de stora restprodukterna vid framställning av papper och cellulosa och är därför lätt att komma över.

Förhoppningsvis ska det nya bränslet, kallat LEO (Lignin Ethanol Oil) kunna testas i motorer redan under andra kvartalet 2020. Om de testerna faller väl ut kan projektet gå in i sin tredje fas med en större produktion av LEO.

Utvecklingen sker i laboratorier vid Köpenhamns universitet.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-12

## Gasum expanderar på gasmarknaden

Gasum förvärvar verksamheterna AGA Clean Energy och Nauticor Marine Bunkering från Linde AG. Syftet är att möta den ökade efterfrågan på energilösningar med låga utsläpp från kunder inom industri, sjöfart och vägtransport.

Med förvärvet överförs ett antal tillgångar som en kondenseringsanläggning för LNG, två LNG-terminaler, LNG-bunk erfartygen Seagas och Kairos samt 48 tankstationer i Sverige och Norge.

– Sjöfarten är strategiskt viktig och utgör ett av de centrala delområdena i vår verksamhet. LNG är viktig för att reducera utsläppen från sjöfarten i framtiden, säger Olga Väisänen på Gasum.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-13

## Utsläppsavgift för fartyg

Rederiernas internationella paraplyorganisation International ICS publicerade ett förslag att upprätta branschens första gemensamma forsknings- och utvecklingsfond, med syftet att eliminera CO<sub>2</sub>-utsläpp från internationell sjöfart.

Förslaget presenteras till internationella sjöfartsorganisationen IMO på nästa miljöskyddskommittémöte i april 2020.

© SSB nyhetsbrev 2019-12-19

## IMOs svaveldirektiv träder i kraft

Den globalt högsta tillåtna svavelhalten i fartygsbränslen sänks vid årsskiftet från nuvarande 3,5 procent till 0,5 procent.

I stället för att byta till dyrare bränsle med låg svavelhalt kan rederierna låta installera skrubbrar i sina fartyg för att minska svavelutsläppen och på så sätt klara IMO:s krav. Rederierna reagerar väldigt sent på reglering - väljer i allmänhet att genomföra ändringar först när ett nytt direktiv är alldeles runt hörnet.

- Skrubbertillverkaren Langh Techs omsättning har ökat exponentiellt de senaste åren, säger Laura Langh.

© SSB nyhetsbrev 2019-11-01

## Miljölagstiftningen inom sjöfarten reformeras

Målet är att förbättra hanteringen och mottagningen av avfall i hamnarna. Dessutom reformeras avgiftssystemet för avfallshantering för att uppmuntra regelbunden leverans av avfallet till hamnen.

Genom direktivet harmoniseras EUs lagstiftning med IMO:s Marpolkonvention. De centrala begreppen, såsom förhandsanmälan av avfall, avlämning av avfall till mottagningsanordningar och tillgången till anordningar, förtydligas. Dessutom förenhetligas bland annat bestämmelserna om undantag som beviljas fartyg i tidtabellstrafik.

© SSB nyhetsbrev 2019-11-14

## Avfall till hamnar

På grund av förnyad lag kommer alla hamnar inom EU-området vara skyldiga att erbjuda tillräckliga avfallsmottagnings- och återvinningstjänster.

Situationen på Östersjöområdet är rätt bra men på EU:s omfattning har kapaciteten i alla hamnar inte varit tillräcklig.

De finska passagerarbilfärjorna har levererat allt avfall till hamnar redan i årtionden. Detta har gjorts på frivillig basis, även innan krav från reglering. Finska fraktfartyg tar också hand om korrekt avfallshantering och fartygen har avfallsbehandlingsplaner.

© SSB nyhetsbrev 2019-11-25

## Terntank beställer

Terntank beställer två nybyggen med hybriddrift från det kinesiska varvet Avic Dingheng Shipbuilding.

Förutom dual fuel-maskineri, som kan drivas på flytande biogas (LBG) eller naturgas (LNG), får nybyggena hybridbatterisystem och kan kopplas till landström.

Kemikalie-, produkt- och biobränsletankfartygen blir på 15.000 dwt. Nybyggena ska inleda trafik på Östersjön och Nordsjön 2021.

Rederiet uppger att ett nära samarbete med kunder och med personal har gjort det möjligt att vidareutveckla de miljövänliga distributionskedjorna och ta följande steg mot koldioxidneutral sjöfart.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-11-05

## Kontroll av fartygs barlastvatten

Syftet med regelverken om fartygs barlastvatten är att förhindra spridningen av skadliga främmande arter via barlastvattnet.

Den nu aktuella studien genomfördes för att ge svar på vilka metoder och instrument som bäst lämpar sig för Traficoms när det kontrollerar barlastvattenhanteringen.

© SSB nyhetsbrev 2019-12-19



[www.godbyshipping.fi](http://www.godbyshipping.fi)

[www.facebook.com/godbyshipping](https://www.facebook.com/godbyshipping)

[www.instagram.com/godbyshipping](https://www.instagram.com/godbyshipping)

## Viking Glory får tekniska innovationer

Climeons Heat Power System tar till vara spillvärmen från motorerna och använder det till att dels värma upp fartyget men också för att generera ren elektricitet. Dessutom kommer Viking Line att bli först ut i världen med att installera Climeons ångturbiner som tar till vara spillvärme från gaser som bildas i förbränningsprocessen. Ångturbinerna tas i ett första skede i bruk på Viking Glory men kommer att utvärderas för att eventuellt installeras på Viking Lines övriga sex fartyg i framtiden.

© SSB nyhetsbrev 2019-12-19

## Finnlines höjd vinst

Omsättningen för Finnlines föll från 589,4 miljoner euro 2018 till 574,8 miljoner 2019. Trots det lyckades rederiet öka vinsten före skatt EBIDTA till 169,8 miljoner euro, en höjning med 3,4 miljoner. Vd Emanuele Grimaldi är förstas nöjd och säger att den högre vinsten är ett resultat av långsiktigt och tålmodigt arbete på kostnadsidan.

© SSB nyhetsbrev 2020-03-03

## Bore säljer Bore Bank

Som ett led i processen att förnya flottan säljer Bore roro-fartyget Bore Bank till Smyril Line.

Bore Bank överläts till Smyril Line innan årsskiftet. Bore Bank kommer efter leveransen att döpas om till Akranes och får färöisk flagg.

© SSB nyhetsbrev 2019-12-19





## Rahtaustilanne ja Corona

Roro-markkinat ovat käytännössä lamaantuneet Korona-pandemian nopean kehittymisen myötä.

Rahtaustilanne on seuraava

- Midas toimettona Maarianhaminassa marraskuun 2019 telakoinnin jälkeen
- Misana palautui Stenalta maaliskuussa 2020, Damenin telakalla Rotterdamissa telakointia varten, mutta telakointi peruttu Korona-pandemian vuoksi
- Misida Cotunav huhtikuun 2020
- Mistral Balearia huhtikuun 2020 optio joulukuuhun 2020
- Baltica Damen telakalla Rotterdamissa, ei mitään tämän jälkeen
- Link Star UPM-Kymmene joulukuun 2020
- Mimer CMA CGM joulukuun 2021

Meillä on tiettyjä keskusteluja käynnissä mutta tässä epävarmassa tilanteessa on erittäin epävarmaa, jos ne tuottavat mitään tulosta.

Tämä erittäin epävarma tilanne roro-markkinoilla, jossa ehdottomasti pahin skenaario on, että vain Mimer ja Link Star ovat ajossa huhtikuun 2020 jälkeen, aiheuttaa sen, että meillä ei ole muuta vaihtoehtoa kuin aloittaa yhteistoimintaneuvottelut merihenkilöstömme lomauttamiseksi.

Tämä on tietenkin todella ikävää ja ilman muuta toivomme, että tätä ei tarvitsisi toteuttaa.

☒ Dan

## Luottamusmiehet

Oy Trailer-Link Ab:n merenkulkijoiden luottamusmiehinä toimivat

Suomen Laivanpäällystöliiton jäsenille Misanan yliperämies Santeri Vikki, [santeri.vikki@gmail.com](mailto:santeri.vikki@gmail.com), puhelin +358 41540 28 30

Suomen Konepäällystöliiton jäsenille Midaksen konepäällikkö Jukka Harju, [jukkaharju@hotmail.com](mailto:jukkaharju@hotmail.com), puhelin +358 40040 73 47 (yhteydenotot ensisijaisesti sähköpostitse)

Tietoomme ei ole tullut, että Oy Trailer-Link Ab:n Suomen Merimies Unionin jäsenet olisivat valinneet keskuudestaan luottamusmiestä.

☒ Sari

## Yhteistoimintaneuvottelut lomautuksista

Ikäväksemme meidän täytyy ilmoittaa, että olemme antaneet tänään neuvotteluesityksen yhteistoimintaneuvotteluiden aloittamisesta lomautuksista. Syy tähän on ro-ro markkinoiden heikko tilanne yhdessä Korona-viruksen aiheuttaman suuren epävarmuuden kanssa.

Yhteistoimintaneuvottelut koskevat lomautusta korkeintaan viidellä aluksella ja noin 100 henkilöä alle 90 päivän ajan. Yhteistyöneuvottelut aloitetaan tiistaina 24 maaliskuuta ja ne tulisi olla loppuunvietyt viimeistään 7 huhtikuuta, jonka jälkeen annamme enemmän tietoa.

Olemme todella pahoillamme siitä epävarmuudesta, mikä tästä aiheutuu sinulle ja läheisimmillesi. Vaikka tilanne on tällä hetkellä synkkä, meillä on kuitenkin pitkäkantoinen ja positiivinen katsanto toimintaamme ja teemme jatkuvasti töitä työllistääksemme sekä aluksemme että teidät niillä työskentelevät. Emme voi muuta kuin pahoitella tilannetta ja pyytää ymmärtämystänne tässä poikkeuksellisessa tilanteessa.

☒ Dan

## Kysymyksiä lomautuksesta ja tilanteesta yleensä

Olemme tässä Pullopostin numerossa yrittäneet kuvailla tämän vaikean tilanteen taustoja ja seuraamuksia eri näkökulmista. Ymmärrän, että moni on huolestunut ja monella on kysymyksiä. Älä epäröi ottaa yhteyttä, mikäli jokin asia mietityttää Sinua. Tieto on aina parempaa kuin huhut.

Asiasta riippuen voit ottaa yhteyttä

Dan Mikkola  
[Dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Dan.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5244123

Eva Mikkola-Karlström  
[Eva.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Eva.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5267004

Sari Törnroos  
[Sari.tornroos@godbyshipping.fi](mailto:Sari.tornroos@godbyshipping.fi)  
+358-40-9007096

Voit tietenkin myös ottaa yhteyttä ammattiliittoosi.

☒ Dan

## Vapaaehtoinen loma

Henkilökunnan lomauttaminen on toimenpide, jota haluamme välttää niin pitkälle kuin se vain on mahdollista. Lomauttamisen tarve tietenkin vähenee jos me vapaaehtoisin toimin voimme vähentää henkilökuntaa. Sinulla on hyvät mahdollisuudet ottaa ylimääräistä vapaata

- Ottamalla ylimääräistä vastikevapaata

- Pyytämällä virkavapaata
- Jokainen ylimääräisesti otettu vapaa-päivä pienentää lomauttamistarvetta ja tällä tavoin auttamalla voimme pienentää kokonaislomautustarvetta.

☒ Dan

## Lyhyesti lomautuksista

### Irtisanomisesta ja lomauttamisesta ilmoittaminen luottamusmiehelle ja työvoimaviranomaisille

Luottamusmiehille on taloudellisista tai tuotannollisista perusteista tapahtuvasta irtisanomisesta ilmoitettavavälittömästi kun välttämättömyys on tullut työnantajan tietoon ja viimeistään, kun toimenpiteistä ilmoitetaan työntekijöille. Jos toimenpide kohdistuu vähintään 10 työntekijään, siitä on ilmoitettava myös työvoimaviranomaisille.

### Ilmoitusajat

Lomautusta koskevat ilmoitusajat ovat Päällikön osalta 90 päivää  
Muun päällystön osalta:  
30 päivää, jos työsuhte on jatkunut enintään 3 vuotta  
45 päivää, jos työsuhte on jatkunut yli 3 vuotta ja enintään 5 vuotta  
60 päivää, jos työsuhte on jatkunut yli 5 vuotta  
Miehistön osalta 14 päivää

### Ilmoitusajan palkka

Työnantaja maksaa täyden palkan lomauttamisilmoitusajalta.

### Lomautuksen peruuttaminen ja siirtäminen

Jos lomauttamisilmoitusaikana ilmaantuu työtä, työnantaja voi peruuttaa lomautuksen ennen sen alkamista.

Jos lomautusilmoitusaikana ilmaantuu työtä on tilapäistä, lomautusta voidaan siirtää ilman uutta lomautusilmoitusta kerran enintään työn keston verran.

Laki yhteistoiminnasta yrityksissä löytyy

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070334> samoin

Merityösopimuslaki

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110756> luku 6

☒ Sari



## Palkankorotuksia

Merenkulun työmarkkinajärjestöt ovat hyväksyneet merenkulkuun ulkomaanliikenteen pääsopimuksen ja pientonnistoaluksia koskevan työehtosopimuksen sekä jäänmurtaajien työehtosopimuksien palkankorotuksia koskevan neuvottelutuloksen.

Merenkulun palkkoja korotetaan 1.3.2020 alkaen 1,65 % ja euromääräisiä lisiä 1,65 %. Sopimuskausi on vuoden pituinen.

Merenkulun palkkaratkaisu syntyi osapuolten välisissä neuvotteluissa hyvässä yhteistyössä. Saavutetulla palkkaratkaisulla osapuolet pyrkivät turvamaan suomalaisen merenkulun tulevaisuus kovassa kansainvälisessä kilpailussa.

Palkkaratkaisu on osa toimenpiteitä, joilla yritetään saada uusia laivoja mahdollisesti Suomen lipun alle ensi vuoden puolella. Uusia aluksia on tilattu 13.

Suomen Varustamot ry  
Hans Ahlström  
Puh. +358 407257110

Suomen Merimies-Unioni ry  
Simo Zitting  
Puh. +358 400813079

Suomen Konepäälystöliitto ry  
Robert Nyman  
Puh. +358 504542767

Suomen Laivanpäälystöliitto ry  
Johan Ramsland  
Puh. +358 406672227  
© Suomen Varustamot 2020-02-12

## Vakuutukset 2020/2021

Olemme uusineet Alandian kanssa kasko- ja off hire – vakuutukset sekä Gardin kanssa P&I (Protection and Indemnity) vakuutuksen.

Ostavastuu on yhä 165.000 euroa vahinkoa kohden kaskon osalta, 14 päivää off-hiren osalta ja 50.000 USD P&I vakuutuksen kohdalta. Nämä ovat korkeita omavastuita. Ajatuksena tässä on, että aluksemme on pidetty hyvässä kunnossa eikä meille tule suunnitelmattonta off-hirea sekä että voimme itse ottaa suuremman riskin ilman vakuutusyhtiöiden puuttamista asiaan. Vaikka meillä olisi vahinko, jonka emme usko ylittävän omavastuuta, voimme kuitenkin aina tarvittaessa käyttää vakuutusyhtiöiden tarkastajien verkostoa suojellaksemme omia intressejämme vahingon sattuessa.

✉ Eva

## Maltillista kasvua Finnlinesilla

Raportointikauden (tammi–syyskuu) tulos oli 82 miljoonaa euroa, kun edellisvuoden vastaava luku oli 75 miljoonaa euroa. Konsernin palveluksessa oli raportointikauden aikana keskimäärin 1.589 (1.660) henkilöä, joista merihenkilöstöön kuului 877 (932) työntekijää. Kolmannen vuosineljänneksen aikana Finnlinesilla oli keskimäärin 19 (20) alusta omassa liikenteessään.

© MEPA uutissähke 2019-11-11

## Finnlines tilaamassa kaksi ropaxia

Finnlinesin uuteen Superstar-luokkaan kuuluvat alukset sijoitetaan todennäköisesti Naantalin ja Kapellskärin väliselle linjalle. Uusien alusten rahtikapasiteetti on nykyisiä laivoja suurempi.

Kaistametrejä rahdille ja autoille on yli 5.000. Matkustajia mahtuu noin tuhat.

© MEPA uutissähke 2019-11-11

## Bore Bank myydään

Vuonna 1998 nimelle Serenaden rakennettu roro-alus luovutetaan Smyril Line-yhtiölle vuodenvaihteessa. Aluksen nimeksi tulee Akranes ja perään nousee Färssaarten lippu.

Kauppa liittyy Boren kalustonuudistusohjelmaan. Yhtiö tilasi kesällä kolme uudisrakennusta Kiinasta.

Sisaralus Bore Bay on rahdattu Sea-Cargolle vuodenvaihteesta lähtien.

© MEPA uutissähke 2019-12-09

## Laivayhteys Turusta Puolaan?

Puolalaiset halusivat avata matkustaja- ja rahtilaivaliikenteen Turun ja Gdynian välillä. Gdynia on yksi Puolan kolmesta suuresta satamasta. Turun ja Gdynian satamia yhdistävät muun muassa uusien matkustajaterminaalien rakentaminen.

Turussa Tallink Siljan ja Viking Linen terminaalit yhdistävä rakennus on valmistumassa vuodeksi 2024 ja Gdyniassa rakentaminen on jo käynnissä.

Satamayhtiöt näyttävät hankkeelle vihreää valoa. Se, kiinnostuuko jokin varustamo ideasta, on vielä kysymysmerkki.

© MEPA uutissähke 2019-11-04

## Kaksi ropax-alusta tilattu

Naantalin liikenteeseen Finnlinesin Superstar-luokan alusten kaistakapasiteetti on 5.100. Laivat rakennetaan CMI Jinling Weihai-telakalla Kiinassa.

Finnlines tilasi toissa keväänä Jinling-telakalta kolme roro-alusta, joiden lastikapasiteetti on 5.800 kaistametriä.

Lisäksi emoyhtiö Grimaldi Group on tilannut Kiinasta 9 roro-alusta.

© MEPA uutissähke 2019-12-23

## Helsinki palaa Euroopan vilkkaimmaksi matkustajasatamaksi

Helsinki ohittanee englantilaisen Doverin sataman Euroopan vilkkaimpana matkustajasatamana. Matkustajia Helsingin satamissa on tänä vuonna ollut marraskuun loppuun mennessä 10,7 miljoonaa. Helsinki on vuosia kisanut Doverin kanssa matkustajamäärässä Euroopan suurimman sataman tittelistä.

© MEPA uutissähke 2019-12-16

## Eckerö panostaa merenkulkijoiden viihtyvyyteen

Yhtiö esitteli onnistunutta työkalutuurin muutosta Helsingissä Merenkulun työkykyjohtaminen-seminaarissa, jonka järjestivät Merimieseläkekassa ja Veritas.

Merenkulkijoiden kehitysmahdollisuudet, luottamus, joustavuus ja ilmapiiri sekä johtamiskäytännöt ovat vaikuttaneet siihen, että Eckerö Line on saanut Great Place To Work-sertifikaatin.

Yhtiön Finlandia ja Finbo Cargo laivoilla sekä maaorganisaatiossa työskentelee noin 500 henkilöä.

© MEPA uutissähke 2019-11-04

## Rederi Ab Nathalie osti aluksen

Rabn hankki omistukseensa M/S Prima Ladyn. Alus jatkaa Prima Shippingin rahtauksessa uudella nimellä M/S Marilie. Turkulaisvarustamolla on nyt viisi alusta.

© MEPA uutissähke 2019-11-11

## Hamina Kotkan satama ennätysvauhdissa

Tammi-marraskuussa sataman kautta kulki 16,5 milj. tonnia tavaraa, joka on 11 prosenttia enemmän kuin vuosi sitten. Vienti on kasvanut voimakkaasti.

Tammi-marraskuussa eniten kasvoi luokka muu tavara, joka koostuu pääosin Nord Stream 2 projektiin liittyvistä murskekivilaivauksista. Niin ikään kappaletavaran, sellun, kuivabulkin, nestebulkin ja sahatavaran määrät olivat selkeästi edellisvuoden tasoa suurempia.

Viennissä väheni vain paperin määrä.  
© MEPA uutissähke 2019-12-09

## Vikingin Apollo upotetaan sukelluskohteeksi

1970 Saksassa rakennettu laiva on liikennöinyt muun muassa Turun ja Tukholman sekä Helsingin ja Tallinnan väliä. Lähes 50 vuotta vanha alus on kulkenut historiansa aikana myös muualla Euroopassa ja Apollon lisäksi se on kantanut muun muassa nimiä Corbière ja Olau Kent.

© MEPA uutissähke 2019-12-09

## Uudisrakennuksia pyritään Suomen lipun alle

Finnlines on aiemmin tilannut 3 roroalusta Kiinasta. Bore on tilannut 3 rahtialusta ja Neste 2 tankkeria. Wasa Line tilasi matkustaja-autolautan Raumalta ja Viking Line Kiinasta. Suomen Varustamot ry:n Hans Ahlströmin mukaan ala tekee yhdessä ay-liikkeen kanssa kaikkensa, että uusien laivojen työpaikat tulisivat suomalaisille merimiehille. - Tallink on tilannut laivan Raumalta, mikä todennäköisesti menee Viron lipun alle.

© MEPA uutissähke 2019-11-11

## Merenkulun tukiin uusi ehdotus

Merenkulkuala esittää, että vaihtoehtona miehistötuen leikkaukselle laskettaisiin merimieseläkekassan saamia valtion-osuuksia. Niitä voitaisiin laskea vuoden 2020 alusta 26 prosenttiin nykyisestä 31 prosentista. Säästö olisi 10 miljoonaa euroa. Vuodesta 2021 eteenpäin osuuden on sovittu laskevan 29 prosenttiin, mikä tarkoittaisi vuodessa kuuden miljoonan euron säästöä. Yritystukia pohtinut valtiosihteerin työryhmä piti merimieseläkekassan tukien supistamista mahdollisena vaihtoehtona miehistötuen leikkaukselle.

© MEPA uutissähke 2019-11-11

## Merenkulun hiilidioksidipäästöjen tarkkailu

Hiilidioksidipäästöjä koskevaa asetusta on tarkoitus yhdenmukaistaa polttoaineen kulutusta koskevan maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän kanssa.

Merenkulun hiilidioksidipäästöjä koskeva MRV-asetus velvoittaa kaikki Euroopan talousalueen satamissa käyvät suuret lasti- ja matkustaja-alukset keräämään tietoja CO<sub>2</sub>-päästöistään ja raporttoimaan niistä. Seuraavaksi Euroopan parlamentti käsittelee asetusehdotusta.

Kun parlamentti saa oman kantansa valmiiksi, neuvotteluja jatketaan parlamentin, neuvoston ja komission kesken.

© MEPA uutissähke 2019-11-04

## Finnferries tilaa hybridilautan Puolasta

Hybridilautta tulee liikenteeseen Ahvenanmaan maakuntahallituksen kilpailuttamalle Föglön reitille. Toimittajaksi valikoitui Elektrankin rakentanut puolalainen Crist-telakka. Lautan liikennöinnistä ja ylläpidosta vastaa yhtiön ahvenanmaalainen osakkuusyhtiö Ansgar. Uuden lautan energialähteinä toimivat ensisijaisesti maasähköllä ladattavat akkupaketit sekä niiden rinnalla varmistuksena dieselgeneraattorit.

© MEPA uutissähke 2019-11-18

## Laivojen päästöt vähenevät nopeuksia vähentämällä

Esimerkiksi Viking Linen Mariellan ja Gabriellan lähtöaikaa aikaistettiin 15 minuuttia hitaamman keskivauhdin saavuttamiseksi. Sen ansiosta saadaan pienempi energiankulutus. Myös Tallink Silja liikennöi hitaammin Helsingin ja Tukholman välillä.

- Helsingin Satama oy tarjoaa maasähköä Tukholman linjaliikenteen laivoille Olympialaiturissa ensi vuoden aikana ja Länsisataman pikaliikenteelle Tallinaan vuonna 2021. Katajanokalla maasähköä on jo.

© MEPA uutissähke 2019-11-18

## Meriteollisuuden tilanne kaksijakoinen

Matkustajalaivoja valmistavan verkoston näkymät ovat erittäin hyvät ja myös työvoiman tarve on suuri. Toisaalta muita laivatyyppisiä tilataan globaalisti edelleen hyvin vähän, mikä vaikuttaa etenkin laitetuotimittajien toimintaan.

© MEPA uutissähke 2019-11-25

## Merenkulun ympäristölainsäädäntöä uudistetaan

Tavoitteena on parantaa jätteiden käsittelyä ja vastaanottoa satamissa. Lisäksi uudistetaan jätteiden maksujärjestelmää, jotta jätteet toimitettaisiin satamaan säännöllisesti. Direktiivillä yhdenmukaistetaan EU-lainsäädäntöä kansainvälisen merenkulujärjestö IMO:n meren pilaantumista ehkäisevän MARPOL-yleissopimuksen kanssa.

© MEPA uutissähke 2019-11-18

## Kohti nollapäästöistä merenkulkua

Breaking Waves-konferenssin teemat olivat tänä vuonna meriliikenteen logististen ketjujen optimointi sekä ekosysteemit. Digitalisaation hyödyntäminen ja satamatoimintojen tehostaminen sekä merilogistiikan automaation kehittämisen parantavat turvallisuutta ja vähentävät päästöjä.

- Merenkulku on tehokkain tapa kuljettaa tavaroita ja ihmisiä ympäri maailman, mutta vihreä rima asetetaan koko ajan korkeammalle, sanoi yksi Keynote-puhujista Emanuele Grimaldi.

© MEPA uutissähke 2019-11-25

## Vihreän & älykkään merenkulun fairway forward

Suomen ja Ruotsin meriklustereiden välisen tiedon jakamisen ja yhteistyön edistämiseksi järjestettiin Helsingissä Fairway Forward-seminaari.

Hankkeeseen osallistuvat organisaatiot ovat Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Suomen Varustamot, Suomen Satamaliitto, Meriteollisuus ry ja Satamaoperaattorit. Myös Helsingin kaupunki osallistui tilaisuuden järjestämiseen.

© MEPA uutissähke 2019-11-25

## Selvitys painolastivesien valvonnasta

Selvityksessä testattiin indikaatiivisia analyysilaitteita, jotka antavat nopeasti alustavan tuloksen. Näin vältetään alusten tarpeettomat viivästyksiset satamissa.

Kaikilla testatuilla laitteilla ja menetelmillä kyettiin saamaan alustava tulos käsittelyjärjestelmän toimivuudesta. Tässä selvityksessä parhaiten Suomen olosuhteissa suoriutui PAM-menetelmää käyttävä laite.

© MEPA uutissähke 2019-12-09



## Chartering situation and Corona

The roro-market is in practice paralysed by the fast development of the Corona pandemic.

The chartering situation is as follows

- Midas without employment in Mariehamn after the docking in November 2019
- Baltica at Damen shipyard in Rotterdam, no employment after this
- Misana redelivered from Stena March 2020, at Damen shipyard in Rotterdam for docking but the docking has been cancelled due to the Corona pandemic
- Misida Cotunav April 2020
- Mistral Balearia April 2020 with option to December 2020
- Link Star UPM-Kymmene December 2020
- Mimer CMA CGM December 2021

We have some discussions ongoing but the very uncertain situation makes it impossible to foresee if anything will come out of these.

A worst case for us is now that after April we only have employment for Mimer and Link Star after April. With this in mind we have no option but to call for collaborative negotiations on layoffs of our onboard crew.

This is something we feel very sorry about and hope that the actions will not have to go into effect.

☒ Dan

## Extra free time

To layoff crew is something we want to avoid if at all possible.

The need for layoffs will decrease if we can by voluntary solutions reduce our crew.

Therefore you now have good possibilities to have extra time at home by

- Taking out extra leave days
- Asking for non-paid leave

Every day taken out voluntarily will decrease the total need for layoffs.

☒ Dan

## Collaborative negotiations on layoffs

We are very sad to inform that we have today called for collaborative negotiations on layoffs. The reason is the weak roro-market in combination with the uncertainty created by the Corona virus.

The negotiations will effect the crew of maximum 5 ships and about 100 persons for a period of less than 90 days. The negotiation will start Tuesday 24th March and should be finalized 7th April. After this we will give more information.

We are truly sorry for the uncertainty this will mean for you and your relatives. Even if the present situation is very negative we have a positive view of the long-term prospects and we are working continuously to find employment for our ships and our crew.

We hope for your understanding in this exceptional situation.

☒ Dan

## Need more information?

In the issue of FlaskPosten/PulloPosti we have tried to describe the background and consequences of the difficult situation. I understand many are worried and have questions. Please do not hesitate to contact us if you need additional information. Facts are always better than rumors.

Depending on what you want to know, please contact

Dan Mikkola  
[Dan.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Dan.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5244123

Eva Mikkola-Karlström  
[Eva.mikkola@godbyshipping.fi](mailto:Eva.mikkola@godbyshipping.fi)  
+358-50-5267004

Sari Törnroos  
[Sari.tornroos@godbyshipping.fi](mailto:Sari.tornroos@godbyshipping.fi)  
+358-40-9007096

You may of course also contact your union representative.

☒ Dan

## Insurances 2020/2021

We continue with Hull & Machinery and Loss of Hire with Alandia, and P&I (Protection and Indemnity) with Gard.

The deductibles are unchanged, that is 165.000 euro for Hull and Machinery, 14 days for Loss of Hire and 50.000 USD for P&I. The deductibles are on the high side, the reason behind it is that our vessels are well maintained, we do not have any unplanned off-hire and we have the possibility to take a bigger risk without involving the insurance companies.

Even if we have a damage that we do not believe will be higher than the deductible we can still use the insurance companies and their surveyors to protect our interests in case of need.

☒ Eva

## DFDS + CLdN space charter

DFDS has signed space charter agreements with CLdN on the Gothenburg-Zeebrugge route. The space charter agreements, expected to start at the beginning of 2020, mean that capacity is shared between route operators, while all commercial activities remain entirely under the control of each operator.

In June this year DFDS took over the Stora Enso freight roro service between Gothenburg and Zeebrugge operated by SOL Continent Line and currently deploys three freight roros on the route, offering five weekly departures in each direction – the two 2,475 lm sisters Gothia Seaways and Belgia Seaways and the 3,831 lm Magnolia Seaways.

However, in order to optimise capacity utilisation and reduce the environmental impact, DFDS has entered into a space charter agreement with CLdN, which also operates on the same route.

The space charter agreements are expected to start on 1 January 2020. When the agreements are fully implemented, DFDS and CLdN are each expected to deploy one freight roro on Gothenburg-Zeebrugge with DFDS's three freight roros to be replaced by one 6,695 lm mega freighter in the second quarter of 2020. The roros that are replaced are expected to be deployed elsewhere in DFDS' European route network.

© Shippax 2019-11-29

## AVIC delivers first E-Flexer Stena Estrid

AVIC Weihai Shipyard has delivered Stena Estrid to Stena Line. Stena Estrid is the first in a series of nine E-Flexers that represent six different designs with Stena RoRo holding an option for two more vessels of the same class.

Stena Estrid, with a capacity of 3.100 lanemetres and 1.000 persons, is now ready for her six-week voyage to the Irish Sea where she will replace Stena Superfast X on the Holyhead-Dublin route. Stena Line will introduce four more E-Flexers.

The remaining four E-Flexers on order will be long-term chartered to Brittany Ferries and DFDS.

© Shippax 2019-11-15

## Smyril buys roro from Bore

As Smyril Line expands its fleet and sailing routes, the Faroese company has approached Bore to acquire Bore Bank. The roro will be renamed Akranes.

Smyril Line's fleet consist of four (soon five) vessels, with weekly sailings between Iceland, Faroe Islands, Denmark, St. Petersburg and the Netherlands.

As part of the fleet renewal process, Bore has placed an order for three newbuildings at the Wuhu Shipyard Ltd in China, due for delivery in year 2021.  
© Ferry Shipping News 2019-12-05

## Clipper Pennant ends Belearia charter

Seatruck Ferries' 1,830 Im Clipper Pennant has ended her charter with Canary Bridge Seaways, the Baleària-Fred. Olsen Express joint venture that operates a thrice weekly service Huelva-Canaries.

The P Class Clipper Pennant, which started her charter in early November 2018, is heading back for the Irish Sea and is expected to arrive in Dublin later this week. Her place has meanwhile been taken by Naviera Armas' 1,550 Im Volcán De Teneguia, on charter until the end of this year.

The second vessel on the route remains Baleària's LNG-powered ropax Marie Curie which replaced Abel Matutes last month.

© Shippax 2019-12-09

## Onorato Armatori introduces Alf Pollak

Following the termination of her charter to DFDS, Onorato Armatori has introduced the 4,076 Im Alf Pollak on the Genoa-Livorno-Catania-Malta Motorway of the Sea, with occasional calls in Naples.

Joining sister Maria Grazia Onorato, the introduction of Alf Pollak is part of a strategy to grow its freight activities and phase out smaller and less economic tonnage.

Alf Pollak and Maria Grazia Onorato were completed by Flensburger shipyard, being equipped with scrubber technology.

© Shippax 2019-12-13

## DFDS new ropaxes for the Baltic

DFDS has just released the latest artist's impressions of the new 230m long and 31m beam Baltic Class ferries ordered at Guangzhou Shipyard International (GSI) in February last year.

Construction of the first ship is well underway with 10,000 tonnes of steel already having been cut. A total of 12,951 tonnes of steel will be processed per ship with the keel laying of the first, yet unnamed ro-pax ferry expected soon.

The twin funnel, scrubber-equipped ships will have a capacity of 4,500 lanemetres and 600 passengers, all of whom can be accommodated in cabins. When introduced during the first and second quarter of 2021, the pair will replace 2,600-lanemetre and 900-passenger capacity Apuania Class tonnage on DFDS's Baltic routes from Klaipeda to Karlshamn and Kiel.

The 54,900-gross-ton pair represents an investment of about DKK 1.8 billion (EUR 241 million).

© Shippax 2019-12-19

## Mistral joins Canary Bridge Seaways

Following the termination of her charter to P&O Ferries, Godby Shipping's 1,625-lanemetre Mistral hasn't remained idle for long, having been taken on charter by Canary Bridge Seaways, the Baleària-Fred. Olsen Express joint venture.

Mistral will replace Volcán De Teneguia which had been brought in as a stopgap solution following the termination of the Clipper Pennant charter in early December.

Canary Bridge Seaways's Huelva-Canaries service is operated thrice a week using a dedicated freighter and a ropax, the LNG-powered Marie Curie.  
© Shippax 2020-01-02

## Tasmania's TT-Line orders with RMC

The new Spirit of Tasmania ropaxes will be built by Finland's Rauma Marine Constructions after TT-Line Tasmania and Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mutually agreed to cancel existing contracts.

Foreship was responsible for the concept design of the new ro-paxes which were to be built by FSG. The Finnish naval architecture consultancy remains heavily involved in the new-building project for TT-Line Tasmania.

The state government-owned TT-Line today confirmed it had signed an MOU with RMC, after a considerable period of uncertainty over FSG's ability to deliver the two new ships. As late as last week it was reported FSG was still struggling to obtain export guarantees, pending a critical assessment of the shipbuilder's prospects.

TT-Line will now commence contract negotiations with RMC, including final design specifications. This will include finalising the delivery date, for which the MOU targets late 2022 for hull one and late 2023 for hull two.

© Shippax 2020-02-27



## Finbo Cargo ice-strengthening

Eckerö Line's Finbo Cargo is scheduled to arrive at the Oresund DryDocks facility in Landskrona for drydocking and ice-strengthening work. The vessel will be out of service from 24 January through to 29th March with work at the shipyard increasing her ice class to enable it to operate throughout the year in the Gulf of Finland.

Built in 2000, the 1,950-lanemetre and 366-passenger capacity Finbo Cargo was bought in 2019 by Rederi AB Eckerö from P&O Ferries and started the company's new freight-oriented service between Vuosaari and Muuga at the end of June, making two roundtrips per day on the route.

© Shippax 2020-01-21

## 2 x ropax to Finnlines

As reported shortly before Christmas, CMI Jinling Weihai Shipyard – formerly known as AVIC Weihai Shipyard and builders of Stena's E-Flexer series – has inked a contract for the construction of two Superstar Class ro-pax ferries earmarked for Finnlines' twice daily Kapellskär-Långnäs-Naantali service. This news has now officially been confirmed to Shippax by Finnlines/Grimaldi Group.

Designed by Knud E. Hansen, the pair is expected to be delivered in 2023. It is understood that the vessels will have the largest battery pack ever installed on a ferry. The 229.5m long and 33.6m beam vessels will be considerably larger than the current vessels serving the 'Finnlink' service with an intake of 5,100 lanemetres and around 1,100 passengers, according to Finnlines. Fuel efficiency is at the heart of the design with a power output half that of the Fincantieri-built Star Class, yet offering a similar service speed on the Sweden-Finland route.

Finnlines will introduce cruise ferry standards, a departure from the rather utilitarian interior design of Finnfellow and Finnswan, the ships currently serving the Kapellskär-Långnäs-Naantali route. Public spaces will be concentrated on decks 11 and 12 with floor-to-ceiling windows and plenty of outer deck space giving passengers breathtaking views of the archipelago. There will be a variety of public areas, offering different types of seating. The 323 cabins are spread over decks 9 and 10, the latter being the bridge deck. Thanks to the stop in Långnäs, something Finnlines first introduced in October 2013, duty-free sales can be offered with the duty-free shopping area on the newbuilds further enhancing the travel experience.

The vessels will have the highest Finnish/Swedish ice class notation and they have been specifically designed for fast and efficient cargo handling to guarantee short turnaround times with double-deck linkspans in both Kapellskär and Naantali.

Besides the ro-pax order, Finnlines has three 238m long 34m beam 'ultra-green' sto-ro vessels on order at the Jinling Shipyard in Yizheng, equally part of China Merchants. These 5,800-lanemetre ice class vessels are modified versions of Grimaldi's nine 7,800-lanemetre GG5G Class vessels with a smaller trailer intake but a larger on-deck container capacity and car decks for new vehicle stowage. Expected to replace Breeze Class tonnage on the Biscay-Baltic service, the ships will be the most environmentally adapted ro-ro vessels so far with scrubbers, a large battery pack for zero emissions in port and a Silverstream Technologies' air lubrication system to reduce hull resistance.

© Shippax 2020-01-07

## P&O stops Calais-Tilbury freight-only service

Owing to lower than expected demand, P&O Ferries has pulled the plug on its Calais-Tilbury freight-only service operated by the chartered 1,625-lanemetre Caroline Russ. P&O Ferries is also blaming the protracted industrial action of French state railway operator SNCF, but according to the ship's AIS signal, Caroline Russ already stopped sailing before Christmas.

The Calais-Tilbury route was inaugurated in September last year with daily sailings in either direction on weekdays and a single crossing in just one direction on Saturdays and Sundays. Primarily aimed at the unaccompanied trailer market, P&O Ferries had high expectations, targeting 50,000 freight units during the first 12 months. It expected to attract time-sensitive supermarket goods as the route was also aimed at bypassing Dover in the event of a no-deal Brexit.

Five months later, and the political situation has changed with a hard Brexit (temporarily) off the table. P&O Ferries' Calais terminal was connected to an intermodal rail link, which fed the service. Since early December industrial action by workers of French SNCF has affected this intermodal rail connection, causing a knock-on effect on P&O Ferries' trailer volumes to and from Tilbury.

P&O Ferries remains committed to its 11 times weekly connection between its Zeebrugge hub and Tilbury. Forth Ports Group is investing GBP 250 million in an expanded river berth terminal at Tilbury2 which is scheduled to open in spring. This two-berth facility will take up to 600,000 freight units per year, enabling P&O Ferries to significantly grow its volumes on the Zeebrugge-Tilbury route.

© Shippax 2020-01-16

