



FlaskPosten-PulloPosti



2014-02-13 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • 2014-1

Link Star kör för Nor Lines

Link Star har befraktats till norska Nor Lines för perioden mars-december 2014. Dessutom finns det en option för 2015.

Link Star kommer att användas i Nor Lines linjetrafik mellan Finland, Polen, Danmark och Norge. Trafiken baseras på 14 dagars rundresor.

För mera information, se www.norlines.com eller www.balticline.fi
☒ Dan



Mistral befraktad till TransProCon

Mistral har befraktats till TransProCon för en period om 1-2 månader.

TransProCon är ett Göteborgsbaserat företag inom Imperial Shipping/SOL gruppen. TransProCon är specialicerade på projekt- och militärtransporter. Mera information www.sollines.se
☒ Dan



Befraktningarnytt

Trasmed har utnyttjat optionen och förlängt avtalet med Miranda till slutet av mars. Förhandlingar om en fortsättning efter detta kommer att inledas inom kort.

TransProCon har utnyttjat optionen och Mimers kontrakt gäller nu till april. Även här förs diskussioner om förlängning efter detta.
☒ Dan

Christer tjänstledig

Christer Johansson kommer att vara tjänstledig under perioden 10 mars – 28 september 2014.

Vikarie för Christer blir Mikael Törnroth, tidigare bland annat befälhavare på Misana.
☒ Dan

Läget i skogsindustrin och hur vi påverkas

Vi firade vårt 40-årsjubileum ifjol och det är ingen överdrift att påstå att vi byggt upp företaget på skogsindustrins transporter.

Läget i skogsindustrin är nu minst sagt utmanande med kraftigt fallande volymer inom de stora produkterna, som tryckpapper. 2008 var produktionen i Finland över 10 miljoner ton medan den 2013 låg på under 6 miljoner ton. Vad värre är: inget tyder på att nedgången kommer att upphöra, tvärtom finns det anledning att tro att takten i nedgången rentav ökar. Hur har då detta påverkat oss?

2008 var våra fartyg sysselsatta enligt följande

- Link Star, SCA
- Mimer, UPM
- Midas, UPM
- Mistral, UPM
- Miranda, UPM
- Misana, UPM
- Misida, UPM

En bit in i 2014 trafikerar samma sju fartyg på följande sätt

- Link Star, Nor Lines
- Midas, CMA CGM
- Mimer, Transprocon
- Mistral, Transprocon
- Miranda, Trasmed
- Misana, Finnlines
- Misida, Finnlines

En fullständig förändring gällande kunder alltså! Eller ur ett annat perspektiv: allt är som förut! Vi erbjuder högkvalitativa sjötransporter till långsiktiga kunder. Eller enklare uttryckt: vi kör båt från A till B medan någon annan ser till att det finns last ombord...
☒ Dan

☒ Dan



Suomeksi sivu 11

Vår ekonomi

Vårt bokföringsår löper för perioden 1 april – 31 mars. Siffrorna för 2013/2014 blir klara i maj. Redan nu kan man konstatera att siffrorna blir svaga

- Mistral och Miranda kommer att visa dåliga resultat på grund av svag intjäning i kombination med dyra dockningar (både Mistral och Miranda) samt dyr trafik (Miranda) och trafikuppehåll (Mistral).
- Mimers resultat dras ner av flera trafikuppehåll under året.
- Link Star har legat upplagd större delen av året och dessutom haft en dyr dockning med ståljobb.

Lite positivt finns det också

- Midas kommer att visa ett med beaktande av marknaden gott resultat, trafiken i Karibien är dyr men raten beaktar detta.
- Misana och Misida gör goda resultat tack vara sina långa avtal i kombination med låga räntor.

Tittar vi framåt så är det positivt att Link Star äntligen får en längre sysselsättning. Raten är naturligtvis präglad av den svaga marknaden men resultatet borde åtminstone inte bli sämre än att ligga stilla. Och fartyget mår självklart bättre av att vara i trafik.

Mimer räknar vi med att kunna hålla sysselsatt hela året 2014/2015 vilket naturligtvis förbättrar resultatet jämfört med nu pågående år. För Midas är inget klart efter april 2015 men jag räknar med att hon fortsätter med Karibien-trafiken med gott resultat.

Mistral och Miranda ska visa bättre resultat för 2014/2015 eftersom inga dockningar är planerade. Misana och Misida har kontrakt för två år framåt vilket är bra.

Budgetprocessen för perioden 1 april 2014 – 31 mars 2015 har inletts i och med att diskussionen mellan kontor och fartyg påbörjats. Efter fartygsbesök under perioden februari-mars, planering av dockningar mm så spikas budgeterna i april och skickas därefter ut till alla fartyg.
☒ Dan

☒ Dan

Nästa planerade dockningar

Sista datum för nästa planerade dockningar är följande

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

✉ Micke

Tack

Markus och Larissa Lehrer tackar för gåvan och lyckönskningarna.

✉ Markus Lehrer

Redaktionsruta

FlaskPosten 2014/1

PulloPosti 2014/1

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/

käännöstyo

Catty Ramsay

Datum/päivämäärä

2014-02-13

Upplaga/lukumäärä

350



Godby Shipping Ab

www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Konvertering till MGO/MDO

Som vi berättade i förra FlaskPosten är projektet med torrskrubber för Misana och Misida åtminstone för tillfället skrinlagt.

Marknadsläget är svagt och på kundsidan tänker man kortsiktigt. Det här i kombination med teknisk, juridisk och ekonomisk osäkerhet gör att det för tillfället inte mycket som talar för stora investeringar i oprövad avgasrenings-teknik.

Vår startegi för tillfället är att avvakta utvecklingen, om möjligt sysselsätta fartygen utanför SECA-området samt förbereda oss för konvertering till MGO och MDO. Detta beräknas kosta mellan 100.000 och 250.000 euro per fartyg. Vi har lämnat in ansökan om stöd för samtliga sju fartyg. Svar väntas i februari medan eventuella konverteringar sannolikt görs så sent som möjligt i slutet av 2014.

✉ Dan

Försäkringar 2014

Vi fortsätter att ha kaskoförsäkringen med Alandia. Självrisken oförändrad dvs 165.000 euro per skadefall. Även P&I har vi förnyat och vi fortsätter med Gard. Självrisken för P&I är oförändrad dvs 50.000 dollar per skadefall.

Generellt har det varit mindre höjningar av premierna men tack vare vår goda statistik så har vi fått små sänkningar. Vi har medvetet valt att ha högre självrisiker och motiveringen bakom detta är att vi arbetar för att förhindra skador.

Ibland händer tyvärr det som inte borde hända men då vet vi alla att det i första hand kommer på oss själva, vilket det förr eller senare gör ändå. Däremot är det tryggt att veta att när det händer något större så har vi ett bra försäkrings-skydd. Vår högre självrisk gör förstås också att mindre incidenter inte kommer i statistiken.

Jag tackar er ombord för ert goda arbete ombord med att förhindra och förebygga skador. Fortsätt så!

Know your ship, know your job, think safe, be safe!

✉ Eva

Operation TransProCon

Under natten till torsdagen 05.09.2013 började besättningen komma ombord på Mimer som låg förtöjd i Vasa hamn. Småningom väcktes hon åter till liv från sin sommarvala. Under torsdagen uppenbarade sig även två personer från kontoret. Auditeringar, inspektioner och övningar hölls och på fredag förmiddag kunde två nöjda motorcykelburna "kontorister" skickas iväg hemmåt. Diverse inköp och småfix gjordes under fredagen och på lördag förmiddag. På eftermiddagen kom överstyrmans kamrat och agerade lots åt oss, vilket gick bra.

Efter en längre liggetid så var Mimer åter igen till sjöss. Order kom att vi skulle infinna oss vid Skagen Roads för bunkring 10.09.2013 kl. 12:00 lt, så framfarten anpassades efter detta. Väl framme vid Skagen möttes vi av vackert väder och "bunkerpromen" M/t Fram. Det tog inte länge innan "kroken var i backan" och Fram förtöjd vid Bb-sida. Ca fyra timmar senare var bunkringen klar och vi kunde hiva ankaret och fortsätta resan mot Steenbank/Flushing.

Torsdagen den 12.09.2013 kl. 22:50 togs lots ombord och efter tre timmar var Mimer förtöjd i Flushing. Genast vid ankomst stötte vi på problem med kajplatsen, ca 2m framför landrampen stod någon slags stålkonstruktion nerpålad. Denna "antikvit" gjorde så att rampen vilade på denna istället för på kajen.

På morgonen 08:00 hade vattnet stigit tillräckligt för att rampen skulle kunna läggas ner. Lastningen påbörjades kl. 08:40 efter diverse "safety meetings". Vi fick även besök av två killar från SOL som kom ombord för att kolla att kaptenen var någorlunda normal och att lasten surrades ordentligt.

Lasten var ombord med vanlig militär precision kl. 14:15. Surrning av lasten och proviantering var avslarat kl 19:00. Samma tid kunde vi lämna Flushing med av två holländska militärer ombord.

Morgonen/förmiddagen den 18.09.2013 passerades Gibraltar och gänget stod ute och betraktade de höga bergen. "Jaha, va det här allt?" hördes och en del besvikna miner kunde urskiljas :)

Under natten till tisdag 24.09.2013 växte Kretas kust sakta fram vid horisonten. Klockan 07:10 togs lots ombord som en hälsning från "The Greece Navy". Denna militärens lots lyckades kraxa ur sig några ord och visade med handen var vi skulle förtöja. Efter en del krångel med dålig ankarbotten och irriterad kapten så lyckades vi få Mimer med ankarena hanfotsvis säkert förtöjd (medelhavsfortöjning) vid Souda Bay K9. Kan inte annat än beundra killarna på systerbåten Midas som ständigt pysslar med detta, kanske de har bättre botten eller ankaren :)

Efter safety meeting och att besättningen och holländarna stirrat på varandra en stund så kunde lossningen påbörjas 09:30. Holländarna trodde att de inte fick röra lasten förrän den sista kättningen var lossad, vilket inte var fallet. Klockan 13:55 var äntligen den sista enheten förd iland efter en nästan barnslig "armbrytning" mellan det holländska försvaret och den ökända grekiska byråkratin.

När provianten var loss från tullens klor, soporna iland och färskvatten ombord så kunde vi kl 14:45 förflytta oss ca 1 sjömil innåt bukten och lägga ner ankaret som lydigt nog bet bra fast med en gång. Denna ankarplats kan anses som ett "byråkratiskt underverk" och vi har att tacka Hans Erikson på SOL, den grekiske agenten och kaptenens lögnar för att vi fick ankra inne i bukten istället för de "normala" ankarplatserna utanför...

Under vår vistelse i Souda Bay/Chania har mer eller mindre normala sjörutiner följts och tiden har fördrivits med diverse underhåll och överhalingar. Självklart har vi även "hunnit" med grillning, bad och en del "exkursioner" i land där vi blandade oss med ortsbefolkningen som "vilka finnar som helst" :).

Tack vare vår nästan övertrevlige agent Sarantos Giannoutsos hade vi mot alla odds lyckats få tillstånd att fritt använda oss av egen "speedboat". Så MOB-övningar har nu hållits för ca 2-3 år framåt!

Efter 10 svettiga och stundvis långa dygn till ankars, hade den holländska militären övat klart och vi kunde äntligen hiva kroken och gå till kaj K9 för att lasta. Denna gång gick allt smidigare och bägge ankaren uppförde sig så som ett ankare skall göra. Efter några knuffar på Bb-sida från bogserbåten "Souda 1", så var vi förtöjda den 04.10.2013 kl 07:54.

Lastningen av samma last påbörjades, minus ett helt gäng missiler och annat skoj. Kl. 12:50 var allt ombord och fartygets eget gäng surrade som sjutton. Vatten fick vi inte denna gång eftersom någon grek hade haft "sönder" rören på kajen. Provianten fastnade igen hos tullen, så i väntan på denna lämnades soporna i land. Just som paffet skulle lyftas ner på akterrampen så kom en vindpust och blåste ca 15 bitar paff i vattnet. Paffet hade knappt landat innan den nitiske "hamnpolisen" började tuta som besatt med sin bil. Agenten tappade färgen och Mobben var i vattnet innan agenten stammat klart. Kapten och lättmatros plockade upp dessa "ekologiska monster" på några röda sekunder, mycket tack vare flitig träning tidigare i veckan. Polisen klappade i händerna och agenten började återigen babbla som besatt. Ordningen återställd :). Kl. 16:20 var all last surrad, provianten efter mycket om och men ombord och två holländska militärer stuvade i var sin hytt. Avgången (utan lots :) kunde påbörjas.

Efter en oföskämt fin resa upp från Kreta så lades ankaret den 15.10.2013 kl. 04:50 i Oostdyck ankarplats i väntan på att få lots vid Wandelaar. På grund av dåligt väder veckan innan så hade det bildats en viss kö. Kan nämnas att det hör till undantagen att allt går som planerat i dessa trakter, oberoende väder!

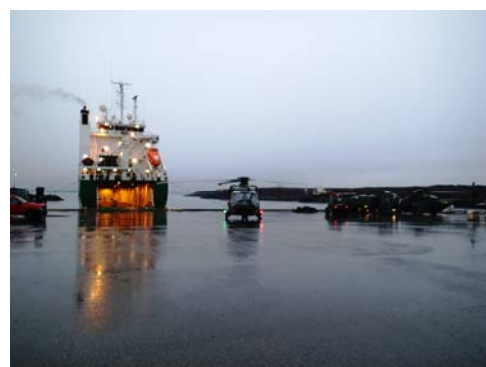
Den 16.10.2013 kl. 04:00 kunde ankaret lyftas och vi kunde gå till lotsplatsen för att återigen vänta :(Väntan blev inte särskilt lång och vi var framme och förtöjda vid Flushing vid 19-tiden.

Återigen och trots påminnelser till agenten om vattenståndet så gick rampen inte att använda. Det hjälpte inte heller att militärens officerare uppmanade kaptenen att göra något! Hur kaptenen än försökte och kämpade så fick han inte vattnet att stiga :) Antar att kommunikationen mellan agent och försvarsmakt hade brustit angående tidvatten och kaj. Efter en stunds väntan dök en minibuss upp på kajen med utvilade och raska kollegor.

Besättningsbytet gjordes på några få minuter vid bussen eftersom tiden var knapp till vår flight och den holländska byråkratin krävde att vi skulle färdas över halva riket (som det kändes då) för att få träffa en immigrations officerare. Och härmed var mer eller mindre vårt/mitt projekt klart.

✉ **Team Mimer/Eric Lindblom**

Roro eller Fofu?



© Transprocon, Jan D'Arcy

Shipping-glögg och lucia

Fredagen den 20 december hade vi vår traditionsenliga glögg och besök av Ålands lucia. Anställda, pensionärer, kollegor och samarbetspartners minglade runt i vårt kontor. Totalt var vi ca 70 personer som fick njuta av luciastämmningen. Samtidigt stöder vi Folkhälsan.

✉ **Eva**

Guldmedaljör



Rederierna i Finland delar på medlemsrederiernas begäran ut guldmedaljer till sjöfarare som tecken på erkänsla och uppskattning för långvarig och förtjänstfullt arbete.

Villkoren för att få medaljen är att mottagaren

- Arbetat inom den utrikesgående handelsflottan under minst 20 år.
- Skött sina åligganden i arbetet föredömligt och att mottagaren även utom arbetet uppträtt föredömligt.

Henrik Björk har tilldelats denna guldmedalj och eftersom han var på arbete när den delades ut i Helsingfors fick han den istället den 20 december i samband med en jullunch på Nautical.

Henrik började sin bana till sjöss som elektriker på Sommarö 1971, via Husell, Fjärdvägen, Breant och på Alandia på kontoret kom han till oss i december 2006. Han började som I-maskinist på Miranda. I april 2007 var det dags för nya utmaningar som chief på Midas och i oktober 2008 flyttade han till Misana, där han blev till sin pensionering.

Misana har haft sin beskärda del av barnsjukdomar i maskin och det har känts tryggt att ha Henrik ombord.

Vi tackar för de gångna åren och önskar Henrik allt gott inför pensionen. Vi hör säkert av oss med erbjudande om arbete!
 Eva

GS-info i Helsingfors 16.10.2013

GS-info inleddes med möte och genomgång av aktuella teman och den ekonomiska situationen. Dagen innehöll även sportslig aktivitet. Ett gäng tappra soldater krigade i Megazones värld med laservapen. Motspelarna, som till största del bestod av kvicka ungdomar, fick ett värdigt motstånd av Godby Shippings besättning.

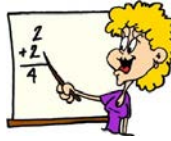
Efter detta begav sig besättningen till spa-avdelningen för välförtjänt avkoppling. GS-infodagen avslutades med middag på en mexikansk restaurang. Tack för en intressant dag.
 Catty



Kurser

GS-Info 16.10.2013 1 dag

- Joono Karvinen Mistral
- Kalle Tuovin Mistral
- Jukka Harju Mimer
- Vesa Tuomala Midas
- Anders Byman Misida
- Jarmo Tasa Miranda
- Dan Mikkola Kontoret
- Eva Mikkola-Karlström Kontoret
- Christer Johansson Kontoret
- Catty Ramsay Kontoret



Så får du en framgångsrik hemsida, 0,5 dag

- Dan Mikkola Kontoret
- Eva Mikkola-Karlström Kontoret
- Catty Ramsay Kontoret

Kurs i skrovskydd, 2 dagar

- Mikael Fredriksson Kontoret

Arbetsrätt och aktuella

kollektivavtalsfrågor, 1 dag

- Birgitta Häggblom Kontoret
- Catty Ramsay Kontoret

Boksluts- och skattedagar, 2 dagar

- Jerker Söderlund Kontoret

Grundkurs i projektledning 3 dagar

- Christer Johansson Kontoret

Executive Meeting, 2 dagar

- Dan Mikkola Kontoret
- Eva Mikkola-Karlström Kontoret

PEC-lotskurs, Haugesund, Norge, 5 dagar

- Joachim Gripenberg Link Star
- Catty

Christmas gift 2013

As the Christmas gift of the year we give you 500 euro to "fritidskassan" of each vessel. For this you do a teamwork activity of your own choice. We also kindly ask you to write a short article about your event to "FlaskPosten/PulloPosti" in Swedish or Finnish. Photos will be appreciated.

You will also continue to get magazines about healthy food and training. As part of support to "Ålands Sjöräddning" you will also get the Swedish magazine "Trossen".

Eva

Eckerö säger upp 78 anställda

Eckerö Shipping tvingas kraftigt reducera sin personal på grund av försäljning och utflaggningar.

Eckerö Shipping, ett dotterbolag till Rederiaktiebolaget Eckerö i Mariehamn, säljer roro-fartyget Transporter före den 31 januari 2014. Roro-fartygen Trader, Express och Baltic Excellent, som alla för närvarande går i trafik främst på Medelhavet, kommer att flaggas ut till någon annan europeisk flagg i trafikområdet om inte något av fartygen säljs innan dess. Senast den 31 mars 2014 beräknas fartygen byta flagg. Åtgärderna innebär att 78 personer kommer att sägas upp.

Eckerö Shipping har nyligen avslutat samarbetsförhandlingar med personalen. Beslutet förorsakas av rederiets ekonomiska situation och de försämrade verksamhetsförutsättningarna för fraktraffiken.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-15



Nytt avtal räddar 24 Eckerö-jobb

Transfennica chartrar in ett roro-fartyg till från Eckerö Shipping. Tidigare har parterna kommit överens om att förlänga chartern för roro-fartyget Carrier för år 2014. Nu har man dessutom avtalat om en 12-månaders charter för någongdera av systerfartygen Express eller Trader. Fartyget planeras inleda chartern första veckan i januari 2014.

Det nya befraktningsavtalet innebär att 24 personer kan jobba kvar av de 78 som rederiet tidigare meddelade att kommer att sägas upp på grund av fartygsförsäljningar och utflaggningar.

AIS-data visar att Express är i Medelhavet och Trader i Karibiska havet.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-21

Uppgörelse räddar jobb inom Eckerö

Eckerö Shippings samtliga fartyg kan tills vidare fortsätta under finländsk flagg tack vare ett bemannings- och sysselsättningsfrämjande paket som Eckerö Shipping, Rederierna i Finland, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund och Finlands Sjömansunion har kommit överens om.

- Vi kommer att få mixed crew på framför allt de fartyg som seglar på Medelhavet, säger rederiets personaldirektör Lars-Erik Karlsson till Sjöfartstidningen.

Den tidigare aviserade försäljningen av roro-fartyget Transporter kommer inte heller att ske inom januari 2014. Av sysselsättningsfrämjande skäl kommer fartyget att sysselsättas på Medelhavet i sex månader.

- Det ingick i paketet. Vi kör den ett halvt år till och den kommer att trafikera på Medelhavet.

Tack vare överenskommelsen kan Eckerö Shipping uppnå en kostnads- mässigt fördelaktigare situation med minskade förluster under 2014, vilket uppges förbättra bolagets möjligheter att konkurrera om frakter. För de anställda innebär paketet att Eckerö Shipping kan återta uppsägningarna för 22 av de totalt 54 anställda som i dagsläget är uppsagda. Dessutom kan rederiet erbjuda förlängd sysselsättning under ett halvår för ytterligare minst 12 personer på Transporter.

Eckerö Shipping är mycket nöjd med den inställning och förhandlingsvilja som de finska sjöfacken visat för att kunna bevara finska arbetsplatser, uppger man i ett pressmeddelande. Efter avslutade samarbetsförhandlingar under hösten 2013 meddelade Eckerö Shipping den 15 november att man skulle bli tvungen att säga upp 78 ombordanställda på grund av fartygsförsäljningar och flaggskiften. Ett nytt tidsbefraktningssavtal med Transfennica för fartyget Express offentliggjordes den 21 november och reducerade antalet uppsägningar till 54. Med den nya överenskommelsen blir alltså det totala antalet uppsagda anställda 32.

Eckerö Shipping kommer att ha tre av sina sju roro-fartyg i trafik på Medelhavet: Transporter, Baltic Excellent och Trader. Express och Carrier är fraktade till Transfennica, medan Exporter och Shipper med nuvarande avtal fortsätter sin trafik för Holmen till slutet av 2014.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-13

Raumovarv läggs ner

Idag kom beskedet som man väntat på redan en tid, STX Finland lägger ned verksamheten vid Raumovarvet och koncentrerar sig på att utveckla varvet i Åbo.

STX inleder en omstrukturering för att säkerställa fortsatt verksamhet och samtidigt hela marinindustrins existens. Den kraftfullaste åtgärden blir att lägga ned verksamheten i vid varvet i Raumo. Den framtida efterfrågan väntas inte räcka till för lönsam drift av varven i både Åbo och Raumo.

Varvsföretaget har en längre tid aktivt sökt nya lösningar för att rädda finländsk varvsindustri. STX Finland har kämpat med dålig lönsamhet och brist på beställningar. Nu vill man definitivt få ett slut på den osäkerhet som har präglat verksamheten under flera år.

Åtgärds paketet berör STX Finlands personal i både Raumo och Åbo. På de två varven reduceras antalet arbetstillfällen med sammanlagt 700 manår fram till slutet av juni 2014.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-09-16

Kristina Cruises i skuldsanering

Alla kryssningar med finskflaggade Kristina Katarina kring Kanarieöarna inställs med omedelbar verkan.

För att undvika ytterligare förluster lämnar det finländska kryssningsrederiet Kristina Cruises in ansökan om skuldsanering. Orsaker till den förlustbringande verksamheten uppges vara rådande marknadssituation och speciellt att biljettpreiser på resorna till Kanarieöarna har rasat.

Efter att fartyget lagt till i Las Palmas torsdagen den 28 november tas inga nya passagerare ombord. Under vinterns säsong blir det inga fler kryssningar kring Kanarieöarna. Säsongen skulle ha sträckt sig till den 20 mars 2014.

Kristina Katarina är registrerad i Finland och rederiet erbjuder sina passagerare service på finska ombord.

Fartyget har kapacitet för upp till 450 passagerare i 193 hytter. Besättningen består av 90 till 100 personer.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-28



Neste säljer flottan

Det finska statliga oljebolaget Neste ska sälja sin flotta på grund av för höga kostnader. På detta vis kan bolaget frigöra 60 miljoner euro och förbättra resultatet med 10 miljoner euro.

- Volymen som transporteras av Neste-fartyg har stadigt minskat. På grund av höga kostnadsnivåer så har inte Neste kunnat konkurrera på ett lönsamt sätt på den internationella sjöfartsmarknaden. Det skulle krävas stora investeringar för att försäkra oss om kontinuitet på lång sikt med nuvarande förhållanden, därför planerar vi att dra oss ur sjöfarten och förstärka vårt fokus på kärnverksamheten, säger Matti Lievonen, Neste Oils vd och styrelseordförande.

Neste kommer att lägga ut avdelningen shipmanagement på 320 personer, varav 300 personer till sjöss, till ett externt bolag. Förhandlingar med anställda och fack har inletts och tanken är att överföra personalen till den nya arbetsgivaren. Befraktning kommer däremot att vara kvar inom organisationen.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-09-19

Wärtsilä sparkar 1000

Wärtsilä inleder ett program för att förbättra lönsamheten. Personalnedskärningar är att vänta i samtliga delar av den globala finska koncernen.

- Vi befinner oss i en affärsmiljö som präglas av långsam tillväxt och intensiv konkurrens. Därför måste vi ta steg för att anpassa vår kostnadsstruktur. Endast genom att öka effektiviteten och flexibiliteten globalt kan vi säkra vår lönsamhet och behålla vår konkurrenskraft i framtiden. Tyvärr kan vi inte undvika uppsägningar, säger koncernchef Björn Rosengren.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-29

Nyemission hos Transatlantic

Rederi AB TransAtlantic har beslutat att genomföra en emission om cirka 150 miljoner kronor. Pengarna man får in från nyemissionen ska användas till att återbetala kortsiktiga skulder.

I pressmeddelandet om nyemissionen poängterar ledningen att koncernens likviditet är fortsatt ansträngd och exponerad för risker.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-07

Felbedömning med Maersk Line-jättarna?

I en intervju med Wall Street Journal säger Maersk Lines vd Søren Skou att man missbedömde hur behoven på containermarknaden skulle utveckla sig när man beställde totalt 20 fartyg i den så kallade trippel-E-serien om 18.000 TEU. I intervjun säger Søren Skou - Det är ganska uppenbart att när vi ser tillbaka på början av 2011, så var både vår och andras uppfattning av tillväxten annorlunda mot vad den sedan utvecklades till och därför kommer marknaden inte att bli lika stor under 2015 som vi trodde.

Till Wall Street Journal tillägger Maersk Line-vd:n

- Det stora bekymret är den skadliga överkapaciteten på Asien-Europa-traderna i kombination med en historiskt låg efterfrågan på globala containerfrakter.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-03

Translubeca säljs

Ryska Paradise Cruise & Ferry köper ropax-fartyget Translubeca av Finnlines och sätter henne i trafik på Svarta havet.

I december 2013 kommer det ryska företaget att öppna en ny färjelinje mellan Novorossiysk i Ryssland, Trabzon i Turkiet och Poti i Georgien. För denna trafik köper det närliggande rederiet Paradise Cruise & Ferry ropax-fartyget Translubeca av Finnlines och döper om henne till Poseidon Express.

Translubeca byggdes i Polen 1990 för tyska Poseidon Schiffahrt och övertogs 1998 av Finnlines. Lastkapaciteten är 1.910 filmeter och det finns hyttplats för 109 passagerare.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-22

TT-Line säger upp 70

Svenska TT-Line AB säger upp runt 70 ombordanställda sedan rederiet förlorat bemanningsavtalet för Nils Dacke.

Skälet till att TT-Line AB tappar avtalet för Nils Dacke är bristande lönsamhet på linjen Trelleborg-Travemünde och att moderbolaget helt enkelt vill få ner kostnaderna.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-27



Stena Line i stort sparpaket

Stena Line har haft problem med lönsamheten under flera år och i fjol blev förlusten 265 miljoner. I besparingsprogrammet framkommer att bolaget vill spara 1-1,5 miljarder fram till 2015.

- Besparingsåtgärderna består av många delar; alltifrån hur vi opererar fartygen till tidtabeller för att minska bränslekostnaderna till effektiviseringar på landsidan. Vi ser över personalsidan för hela organisationen men jag varken kan eller vill prata om hur många tjänster det totalt kan röra sig om, säger Jesper Waltersson, informationsansvarig Stena Line, till Sjöfartstidningen.



Stena Line ska också, bland annat, öka fokus på fraktsidan och konkurrera med lågprisflygen på passagerarsidan.

- De stora intäkterna finns på frakt. När det gäller passagerarsidan gäller det att få konkurrenskraftigare biljettpriser för att öka resandedelen.

I en intervju för drygt ett år sedan med Sjöfartstidningen medgav Stena Lines vd Carl-Johan Hagman att det råder en mycket tuff marknad för linjesjöfarten och Stena Line, framförallt på utbudssidan. Många vill dela på kakan.

- Vi har sett en positiv trend för både produkttank och råoljetank. Men vi behöver bättre lönsamhet i Stena Line och där har vi satt in ett åtgärdsprogram som löper. Vi behöver inte vara så bekymrade över efterfrågan, däremot utbudet. Vi har ju haft en tendens, speciellt på roro-sidan, att bygga sönder våra marknader. Det är många som pekar på en svag marknad men man ska komma ihåg att vi inom flera segment har högre volymer i dag än peak 2008. Stena Line driver idag 22 färjelinjer i Skandinavien, Storbritannien och Baltikum. Totalt har man 38 fartyg i trafik och cirka 6.000 anställda.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-09-30

Positivt för sjöfarten i finska budgeten

I sitt förslag till budget för 2014 föreslår regeringen i Finland bland annat mer pengar för stödet till rederierna för arbetskraftskostnader.

Den finländska regeringens 2014-års budgetförslag till riksdagen innehåller flera poster som vice vd Hans Ahlström på Rederierna i Finland uppfattar som positiva för sjöfarten.

En viktig punkt är att statsstödet för last- och passagerarfartygen, det vill säga återbetalning till rederierna av förskottsskatter från sjömännen samt arbetsgivarnas andel av de sociala avgifterna, föreslås höjas till EUR 84,7 miljoner på grund av infällningar.

- Hotet från 2011 från regeringens sida om att skära ned dessa stöd med 20 miljoner euro har begravts efter en lång och hård lobbying, säger Hans Ahlström till Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-09-16

Credo är nu Kallio

ESL Shipping har tagit över torrlast-fartyget Credo, som fått finsk flagg och bytt namn till Kallio efter en stadsdel i Helsingfors.

Det börsnoterade moderbolaget Aspo Oyj uppger att värdet på investeringen är omkring EUR 13 miljoner. Affären möjliggör, enligt Aspo, att fartyget opereras på ett kostnadseffektivare sätt än hittills.

ESL Shipping har tidsbefraktat fartyget sedan leveransen 2006. Då var kostnadsnivån under svensk flagg betydligt lägre än under finsk, uppger Aspo. De senaste tidernas åtgärder för att stärka finsk sjöfarts konkurrenskraft har skapat förutsättning att köpa fartyget och placera det under finsk flagg. Förutom tonnageskatten utgör avtalen om konkurrenskraftig bemanning en viktig del av detta.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-09

Finnlines till Långnäs

I oktober börjar Finnlines ropax-fartyg anlöpa Långnäs på Åland. Finnlines transporterar enbart passagerare i fordon i sin trafik mellan Finland och Sverige. Rederiet har tre ropax-fartyg i trafik på linjen Kapellskär-Nådendal som gör en tur- och returresa per dygn.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-09-17

Arctech får ny isbrytarorder

Nu är det klart att uppdraget att bygga Finlands nya isbrytare slutgiltigt går till varvet Arctech Helsinki Shipyard Oy i Helsingfors. Meningen är att kontraktet ska undertecknas i februari.

Trafikverket beslutade redan den 26 november att isbrytaren skulle byggas vid Arctech, men beslutet upphävdes då det visade sig att garantiförbindelsen från den bank som varvet anlidade för finansieringen inte var bindande. Anbudstiden för isbrytarupphandlingen förlängdes då till den 22 januari 2014. - Det är fint att få bygga Finlands nya isbrytare på Arctech Helsinki Shipyard, som har över hundra års erfarenhet av att bygga arktiska fartyg. Vi har det bästa kunnandet för att bygga isbrytare och erfaren arbetskraft. Vi lyckades vinna anbudstävlingen med hjälp av stöd från vår ägare United Shipbuilding Corporation, kommenterar Esko Mustamäki, vd för Arctech Helsinki Shipyard.

Den nya isbrytaren planeras för Östersjö förhållanden och ska kunna bryta upp till 1,6 meter tjock is. Enligt specifikationen ska fartyget bryta en 25 meter bred ränna i 1,2 meters is med sex knops fart.

Maskineriet kommer att använda LNG och dieselolja som bränsle. Isbrytaren får också utrustning för oljesanering och nödbogsring i krävande förhållanden i öppet vatten. Detta innebär, meddelar Trafikverket, att isbrytaren kommer att vara i användning året runt. I öppet vatten är farten 16 knop.

Värdet på ordern är 123 miljoner euro. För projektet beviljar EU 24 miljoner euro i stöd, vilket innebär att statens finansieringsandel märkbart har reducerats.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-23



Finsk redare utvecklar kustsjöfart

Det finländska rederiet Ronja Marins torrlastare Riona får sysselsättning inom sandfart. Mer gods kan flyttas bort från landsvägen, anser redaren Anders Isaksson.

Anders Isaksson driver rederiet Ab Ronja Marin Ltd, som har två fartyg. Han ser en stor potential för att utveckla kustsjöfarten, i synnerhet längs Finlands sydkust. Han har nyligen lyckats ta hem ett flerårigt kontrakt inom sandtraden mellan Vessö i Borgå skärgård och Helsingfors. Torrlastaren Riona om 1.263 dwt kommer att få sandtransporter som ny huvudsaklig sysselsättning.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-12-19

Multipurposeisbrytare sjösatt i Helsingfors

De ryska sjöräddningsmyndigheterna ska operera det multipurposefartyg som på torsdagen sjösattes vid Arctech Helsinki Shipyard i Helsingfors. Det nybygge som Arctech Helsinki Shipyard idag torsdag sjösatte är en helt ny typ av isbrytare som dessutom ska tjänstgöra som räddnings- och oljesaneringsfartyg.

Speciellt med denna isbrytare är att den inte enbart kan bryta is vid gång framåt eller bakåt. Den är också konstruerad för att kunna bryta en upp till 50 meter bred ränna genom att gå diagonalt med babordsida före. Detta för att bland annat kunna assistera stora tankfartyg, som i dagens läge vanligtvis kräver två isbrytare för att bryta upp en tillräckligt bred ränna.

Konceptet har tagits fram av Aker Arctic Technology i Finland. Vid gång med för eller akter före bryter fartyget upp till en meter tjock fast is. Med sidan före kan isen vara upp till 60 centimeter tjock. Undervattensskrovet har på den isbrytande babordssidan en kraftigt sluttande profil, medan styrbordssidan – som används vid oljesanering – är konventionellt rak. Fartyget har diesel-elektriskt maskineri med tre poddar om totalt 7,5 MW.

Baltika levereras våren 2014 och kommer att operera på Finska viken. Huvudsakliga arbetsuppgifter är isbrytning, sjöräddning och oljesanering. Fartyget byggs i samarbete med ryska Shipyard Yantar, som svarar för stålsektionerna.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-12-12

Ex Bore Queen såld

Queen V ex Bore Queen rapporterades såld för skrotning men den filipinska operatören Asia Marine Transport köpte sedan fartyget för fortsatt trafik.

Fartyget ska döpas om till Super Shuttle Roro 9 och blir med sina 2.067 filmeter det största roro-fartyget i Filipinerna. Byggt som Bore Queen 1980 gick fartyget under många år för P&O under namnet Norqueen.

© ShipPax CFI 2013/10



Transrussia är åter Finn hansa

Finnlines har flaggat hem ytterligare ett av sina fartyg, denna gång tyska Transrussia.

På torsdagen skiftade Transrussia från tysk till finsk flagg och fick samtidigt tillbaka sitt tidigare namn Finn hansa.

Detta var det sista fartyget i det tyska dotterbolagets ägo, som nu kommer att fungera som agent för koncernens övriga bolag och fokusera på linjetrafiken till Ryssland med inhyrt tonnage.

Finn hansa byggdes i Polen 1994 för Finnlines trafik mellan Helsingfors och Lübeck. År 2009 såldes det fartyget till Finnlines huvudägare Grimaldi Group för EUR 40 miljoner för att sättas i trafik i Medelhavet. Finnlines utnyttjade emellertid sin option att åter lösa in fartyget 2010 och hon fick då namnet Transrussia och tysk flagg.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-31



Svårsläckt brand på DFDS-fartyg

Branden som bröt ut på DFDS:s rorofartyg Britannia Seaways i lördags tog över ett dygn att släcka. Ombord fanns bland annat 70.000 liter drivmedel och militär utrustning.

Det första larmet om att det brann ombord på Britannia Seaways kom vid 19-tiden på lördagskvällen. Enligt norska medier befann sig då Britannia 70 sjömil utanför den norska kusten och var på väg mot Bergen för att leverera militär utrustning till en militärövning i Vestlandet.

På fartyget fanns bland annat en stridsvagn, ett flertal bandvagnar och andra militärfordon, ammunition samt 70.000 liter drivmedel.

Enligt uppgift ska branden ha uppstått i en container fylld med 7.000 liter flygbränsle, efter att bränsledunkar slitits loss och sprungit läck i det hårda vädret som rådde på lördagen. När stålbehållarna sedan slagits mot varandra har gnistor uppstått som startat branden.

På söndagseftermiddagen anlände Britannia Seaways till Bergen, och fortfarande på söndagskvällen pågick eftersläckning ombord på fartyget.

Ingen av de som befann sig ombord på fartyget – 20 besättningsmän samt tolv norska soldater på väg till övningen – ska ha skadats, däremot har både besättning och soldater förts till sjukhus för kontroll av eventuella röskador.

Enligt brandmännen som deltog i släckningsarbetet kunde branden blivit ännu värre än den blev.

- Det var dramatiskt för de som var ombord. Besättningen gjorde en fantastisk insats för att förhindra att branden spred sig ytterligare. De jobbade i 10-12 meter höga vågor och var slitna när vi kom dit, säger brandmannen Hugo Hansen till den norska tidningen Bergens Tidene.

Representanter för DFDS, rederiets försäkringsbolag och Det Norske Veritas började på söndagen att undersöka omfattningen av skadorna ombord på det danskregistrerade fartyget.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-18



DNV säljer DNVPS

Det Norske Veritas fortsätter sin omstruktureringsresa. Efter fusionen med Germanischer Lloyd ses inte DNVPS, DNV Petroleum Services, längre som en del av kärnverksamheten och har nu sålts till det brittiska investmentbolaget IK Investment Partners.

DNVPS etablerades 1981 och är specialiserat på kvalitetstestning av bränsle för sjöfarten och kraftindustrin. Verksamheten har vuxit kraftigt och omsätter idag runt 50 miljoner dollar. DNVPS har 220 anställda, huvudkontor i Singapore, kontor i Rotterdam, Houston, Fuijarah och Oslo samt fyra testlaboratorier och representation i 150 städer.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-03



Rutiner är till för att följas

Lastskador, sjukdomar och skador på besättningen är de tre största skadekategorierna inom P&I för Swedish Club som pekar ut brott mot rutinerna som orsak till en stor del av skadorna. Hälften av alla försäkringskrav efter skador på lasten har som "direkt orsak felaktig lasthantering där rutiner har ignorerats" skriver klubben i sin senaste publikation Claims at a glance.

Klubben ser också en oroande trend att kraven efter att någon ombord blivit sjuk ökat kraftigt sedan 2006 och att den vanligaste orsaken är hjärt-kärlsjukdomar som bäst skulle förebyggas genom en grundligare "Pre Engagement Medical Examination" eftersom de i huvudsak orsakas av fetma, dålig kosthållning, rökning och fysisk inaktivitet.

Även de ökande försäkringskraven efter att människor blivit skadade ombord beror på att rutinerna inte följs och att det utfärdas arbetstillstånd som sedan inte följs för att de som ska utföra jobbet anser att de inte fyller någon funktion.

- Det är nödvändigt att redare och managrar kan förklara vikten av att följa fastlagda arbetsrutiner och att det får konsekvenser för den som medvetet väljer att inte följa fastlagda arbetsrutiner.

Värt att notera är att Swedish Clubs statistik bekräftar den gamla sanningen att de flesta skador uppstår vid rutinarbete, inte vid ovanliga jobb.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-22

Stora brister i AIS

AIS har stora säkerhetsbrister menar en expertgrupp – med en enkel utrustning kan man ändra fartygsnamn, position och last och uppgifter om bojar och fyrar. Och mycket mer.

Det är säkerhetsexperter vid Trend Micro som bland annat jobbar med internetrelaterade säkerhetsfrågor som nu slår larm om de många bristerna i AIS, Automatic Identification System.

Enligt experterna går det via en enkel och billig radioutrustning att modifiera data som position, kurs, last, ursprungsland, hastighet, identifieringsnummer (MMSI). Det går också att skapa falska fartyg (till exempel att ett iranskt fartyg befinner sig utanför den amerikanska kusten med nukleär last), skapa och modifiera existerande bojar och fyrar samt skapa och modifiera information om räddningsfordon som helikoptrar.

Bakgrunden till att AIS utvecklats och införts är att ge tillgång till utökad information om fartygen i närområdet än vad som kan erhållas via radar. Till exempel ger AIS fartygens identitet och storlek och detta även för fartyg som befinner sig i radarskugga, till exempel bakom öar. I Sverige har Sjöfartsverket ett nät av landbaserade AIS-basstationer för att ta emot AIS-information från fartyg men också för utsändning av säkerhetsrelaterad information. AIS-information används bland annat för att förbättra sjötrafikinformationen, sjöräddningsinsatser och isbrytningsoperationer.

IMO beslutade 2001 att alla fartyg som följer SOLAS-konventionen och är större än 300 ton ska vara utrustade med AIS. Kravet trädde i kraft 2002 för nya fartyg. Sedan juli 2007 gäller kravet för alla fartyg. Enligt Trend Micro är idag runt 400.000 fartyg anslutna.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-21



Skrubbertillverkare får redarkritik

Wärtsilä får kritik från redarhåll för att de ger en bild av att deras anläggningar fungerar klanderfritt. Enligt vd Olof Widén på Rederierna i Finland (RiF) är problemet att Wärtsilä har gått ut med uppgifter om att skrubberanläggningarna är färdiga för den kommersiella marknaden.

RiF har gjort en sammanställning över skrubberinstallationer från 2005 utgående från Wärtsiläs referensförteckning. Dessa har också utvärderats.

Den första installationen på denna lista var en open loop-skrubber från numera Wärtsilä-ägda Hamworthy som installerades på en av hjälpmotorerna i färjan Pride of Kent 2005 demonterades 2011 efter 30.000 gångtimmar. Därefter följde en installation på en av huvudmaskinerna i kryssningsfartyget Zaandam som var i bruk cirka 4.000 timmar 2007–2008.

Den första closed loop skrubber från Wärtsilä som fortfarande är i bruk installerades 2011 på huvudmaskinen i containerfartyget Containerships VII. I Rederierna i Finlands utvärdering framgår att anläggningen inte fungerat längre sammanhängande perioder eftersom den producerar en alltför stora volymer slam per dygn.

Pekka Järnefelt på Containerships säger till Sjöfartstidningen att allt har tagit mycket längre tid än man ursprungligen räknat med.

- Det känns nog som om vi har fungerat som någon typ av testlaboratorium. Vattenrengöringen har krävt oerhört mycket mer utvecklingsarbete än vi ursprungligen trodde. Anläggningen installerades trots allt redan för två år sedan men vi har fortfarande inte formellt tagit över anläggningen från Wärtsilä.

Han menar att det ännu är en bit att gå innan man är i mål.

Juha Kytölä, direktör för miljölösningar på Wärtsilä, är förvånad över kritiken från RiF. I fallet Containerships VII säger Juha Kytölä att det är ett projekt som man har avtalat om och sålt till kunden med en period av utveckling och att denna period fortfarande pågår. © Svensk Sjöfartstidning 2013-10-10

Nästa FlaskPosten kommer i maj 2014. Bidrag mottas med tacksamhet!

Langh Ship utvecklar skrubber

Det finländska familjerederiet Langh Ship ansåg att offerten var överprissatt och utvecklade egen closed loop-skrubber som dessutom uppges fungera.

Sedan i våras har prototypen till Langh Ships egen skrubberkonstruktion varit i bruk på rederiets torrlastfartyg Laura. Rederiets kommersiella direktör Laura Langh-Lagerlöf är mycket nöjd med resultaten, speciellt eftersom det verkar som om ingen tillverkare hittills kunnat presentera en closed loop-skrubber som fungerar klanderfritt.

- Anläggningen varit i bruk hela tiden sedan i våras och fungerar perfekt, kanske till och med bättre än vad vi vågat hoppas på, säger hon. Innan dess var rederiet ute i god tid och bad in anbud för skrubberinstallationer.

- Vi fick en offert på en skrubber för EUR 5,5 miljoner, färdigt installerad på Laura. När vi byggde själv blev det nog hälften billigare, avslöjar Hans Langh, vd för Langh Ship.

I utvecklingsarbetet har rederiet använt det kunnande och de metoder för rening av förorenat tvättvatten som systerföretaget Industri- och fartygsrengöring Hans Langh sysslat med i årtionden.

- Det är i vattenreningssystemet som vår expertis verkligen kommer fram. Vi använder liknande metoder på landsidan. Vi har bara placerat reningsutrustningen i en container på däck för om överbyggnaden, säger Laura Langh-Lagerlöf.

Själva skrubbern är installerad i skorstenen på Laura och den rymdes in i befintliga utrymmen. Den har placerats så lågt som möjligt för att inte påverka fartygets stabilitet i någon högre grad.

- Vi satsade på att den skulle ta så lite utrymme som möjligt. Speciellt jämfört med en torrskrubber är den mycket mindre. Med effekten 5.800 kW är skrubbern 2,5 meter i diameter och sex meter hög, beskriver Laura Langh-Lagerlöf.

Vatten för processen tas in i Torneå och Terneuzen, som är fartygets ändhamnar i dess trafik för Outokumpu.

- Vi har ingen evaporator ombord men det är så sött vatten i både Torneå och Terneuzen att vi tar det direkt från sjön. Det går åt mellan två och tre kubik per dygn, säger Hans Langh. Prototypen är byggd av Langh Ship med hjälp av underleverantörer.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-03



Fler skrubbrar till Color Line

Color Line beställer skrubberanläggningar från Wärtsilä för installation på sina fartyg SuperSpeed 1, Color Magic och Color Fantasy. Vart och ett av fartygen utrustas med fyra skrubbrar till huvudmaskinerna. Med denna order följer Color Line upp sin tidigare beställning på en motsvarande anläggning till SuperSpeed 2.

Skrubberanläggningarna levereras av Wärtsilä och fungerar enligt principen open loop. Wärtsilä kommer också att utföra basic- och detaljplanering samt övervaka installationen.

Open loop innebär att havsvatten renar avgaserna från svavel. Wärtsilä uppger att avgaserna besprutas med havsvatten i tre olika skeden där svaveloxiderna reagerar med vattnet och bildar svavelsyra. Det behövs inga kemikalier i processen, eftersom den naturliga salthalten i vattnet neutraliserar syran.

Enligt Wärtsilä behandlas tvättvattnet och övervakas när det kommer in och går ut för att säkra att det uppfyller alla tillämpningsbara kriterier för att släppas ut i havet utan risk för att skada miljön.

Wärtsilä meddelar att företaget nu har i order eller har redan installerat skrubber anläggningar till 36 fartyg. Detta innebär totalt 75 skrubberenheter, framgår det av ett pressmeddelande.

© Svensk Sjöfartstidning 2013-10-17



Terntank beställer LNG-drivna tankers

Terntank beställer två LNG-drivna 15.000 dwt produkttankfartyg från AVIC Dingheng Shipbuilding i Kina. Det första nybygget levereras i februari 2016 och det andra i maj 2016. Rederiet har dessutom option på ytterligare två fartyg. Fartygen har designats av Rolls-Royce Marine AS i Norge.

Därmed blir Terntank det första rederiet att beställa fartyg som planerats inom samarbets- och projektplattformen Zero Vision Tool (ZVT) som ska bidra till att skapa såväl säkrare som mer miljö- och energieffektiva transporter till sjöss.

Terntank har redan identifierat kunder som rederiet tror är intresserade av denna typ av fartyg och som dom ser att passar in i EU:s framtida visioner inom Motorways of the seas-projekten.

Miljöanpassningen innebär att nybyggena kostar cirka 20 procent mer än motsvarande tankfartyg med ett konventionellt diesel-maskineri som drivs med tjockolja eller marin gasolja.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-28



SECA ingen sjöfartskatastrof

Gods kommer att flyttas från sjöfart till väg och järnväg och kartan över rutter kommer till viss del att ritas om. Men konsekvenserna av svaveldirektivet blir inte lika katastrofala för transportköparna och sjöfarten som i den konsekvensbeskrivning som presenterades 2009.

Gunnar Eriksson från Trafikanalys inledde presentationerna om de förväntade konsekvenserna av svaveldirektivet

- Vi kan förvänta oss ett scenario där många aktörer avvaktar och bunkerpriser som ökar mellan 50 och 75 procent för fartygstransporter inom SECA. För sjöfartens del bedömer vi att det kommer att bli en minskning och att fler fartyg kommer att välja Kielkanalen i stället för att gå via Skagen.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-09

Grönt ljus för LNG-terminal i Klaipeda

EU-kommissionen har godkänt ekonomiskt stöd till den LNG-terminal som byggs i litauiska Klaipeda. Därmed har ytterligare ett viktigt steg tagits mot terminalens färdigställande.

Beslutet innebär att det inte föreligger några hinder för EIB (Europeiska Investeringsbanken) att bevilja den statskontrollerade terminaloperatören Klaipedos Nafta AB lån på upp till 87 miljoner euro.

LNG-terminalen byggs i Klaipedas hamn och blir en så kallad flytande terminal. Den planeras vara färdig i slutet av 2014.

Idag finns det LNG-terminaler i bland annat Belgien, Frankrike, Spanien, Portugal, Italien och Storbritannien.

Flera europeiska länder har dessutom planer på att bygga fler terminaler och att expandera befintliga terminaler. Som Sjöfartstidningen tidigare rapporterat har till exempel Göteborg och Rotterdam nyligen fått 305 miljoner kronor från EU för att bygga upp en gemensam LNG-infrastruktur.
© Svensk Sjöfartstidning 2013-11-21

Alfa Laval landar ny skrubberorder

Alfa Laval har tagit hem en order på fem skrubber-anläggningar till det holländska rederiet Spliethoff.

Skrubbrarna ska installeras på fem conro-fartyg mellan juni och december i år och Alfa Laval ser ordern som en bekräftelse på att deras PureSOx, som uppger rena avgaserna från 98 procent av svavlet, är gångbart eftersom Spliethoff redan har en anläggning installerad på Plyca sedan 2012.

Både anläggning från 2012 och de fem nya anläggningarna renar avgaserna från fyra maskiner med en sammanlagd effekt på 28 MW och hanterar ett avgasflöde på 132.000 kg/h. Skrubbrarna är av hybridtyp och kan köras som ett öppet system med utsläpp av processvatten från skrubbern ut i havet eller som ett stängt system, closed lopp, där process-vattnet renas och resterna lagras ombord.

Förra året gjorde DFDS samma val när de efter en lång inkörsperiod med en anläggning på Ficara Seaways valde Alfa Lavals skrubbrar för ytterligare totalt 12 fartyg till en kostnad av en halv miljard.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-16

Wärtsiläs LNG-terminal till Torneå

Wärtsilä har avtalat om nyckel-i-handen leverans av en LNG-terminal i Torneå hamn för cirka 100 miljoner euro. Det villkorliga kontraktet har tecknats med Manga LNG Oy, som ägs gemensamt av Outokumpu Group, Ruukki Metals Oy, Gasum Oy och EPV Energi Ab. En förutsättning för affären är bland annat investeringsstöd samt att Manga LNG Oy lyckas teckna avtal med andra företag.

LNG-terminalen kommer i första hand att betjäna Outokumpus stålfabrik i Torneå men tanken är att den även ska användas till att förse fartyg med LNG. En av dessa användare är den planerade finska isbrytaren för Bottenviken.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-10



Bergensfjord levererad

Det norska färjerederiet Fjord Line har tagit leverans av sitt LNG-drivna nybygge Bergensfjord. Rederiet räknar med att starta reguljär trafik efter ett par veckors intrimning av besättning och maskineri.

Fartyget ska tillsammans med sin identiska syster Stavangerfjord, som gick i trafik i juli förra året, upprätthålla daglig trafik på linjerna Bergen – Stavanger – Hirtshals och Hirtshals – Langesund. Fartygen är 170 meter långa, tar 1.500 passagerare i 306 hytter och 600 bilar.

- Fartyget har blivit färdigt tidigare än planerat. Vi ser nu över möjligheterna att starta seglingarna tidigare än planerat, säger Fjord Lines vd Ingvald Fardal.

Fartyget är byggt av Bergen Fosen. Varvet ligger i Rissa i Trondheimsfjorden. LNG-maskineriet i fartyget kommer från Rolls Royce och hade till en början en del inkörsproblem.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-04

Link Star rahdattu Nor Linesille

Link Star on Nor Lines-varustamon rahtaama maaliskuusta alkaen joulukuun 2014 loppuun saakka. Lisäksi on optio vuodelle 2015.

Nor Lines-varustamon rahtaamana Link Star liikennöi linjaliikenteessä Suomen, Puolan, Tanskan ja Norjan satamien välillä. Matka kestää 14 vuorokautta. Lue lisää www.norlines.com tai www.balticline.fi

☒ Dan

Mistral on rahdattu TransProConille

TransProCon on rahdannut Mistralin 2-3 kuukaudeksi. Imperial Shipping/SOL-ryhmään kuuluva TransProCon sijaitsee Göteborgissa. TransProCon on erikoistunut projekti- ja sotilaallisiin kuljetuksiin. Lisätietoa: www.sollines.se

☒ Dan

Rahtausuutisia

Trasmed on hyödyntänyt optionsa ja pidentänyt Mirandan sopimusta maaliskuun loppuun saakka. Piakkoin ryhdytään jatkosopimusneuvotteluihin. Myös TransProCon on hyödyntänyt optionsa ja tällä hetkellä Mimerin sopimus on voimassa huhtikuuhun saakka.. Lisäksi neuvotellaan pidennystä sopimukseen.

☒ Dan

MGO/MDO-konvertio

Kuten kerrottiin edellisessä Pullo-Postissa, niin Misidan ja Misanan rikkipesuri-projekti on laitettu jäihin toistaiseksi. Markkinatilanne on heikko ja asiakkaat ajattelevat lyhytjänteisesti.

Tämä yhdistettynä tekniseen, juridiseen ja taloudelliseen epävarmuuteen, niin juuri nyt investointi uutteen pako-kaasunpuhdistus tekniikkaan ei kiinnosta meitä.

Tämä hetkinen strategiamme on odottaa ja katsoa miten asiat kehittyvät ja mikäli mahdollista työllistää aluksemme SECA alueen ulkopuolella, sekä valmistautua MGO/MDO-konvertioon, jonka kustannus arvioidaan 100.000-250.000 euroksi per alus. Kaikille seitsemälle aluksellemme olemme anoneet tukea. Vastausta odotellaan helmikuun aikana mutta mahdolliset konvertiot tehdään niin myöhään kuin mahdollista vuoden 2014 lopussa.

☒ Dan

Metsätalouden tilanne ja sen vaikutus meihin

Viime vuonna vietimme 40-vuotisjuhlamme. Liioittelematta voimme todeta rakentaneemme yrityksemme metsätalouden kuljetusten varaan.

Metsätalouden tilanne on lievästi ilmaistuna haasteellinen suurten tuotteiden, kuten esimerkiksi painopaperin volyymin voimakkaan vähenemisen takia. Vuonna 2008 paperin tuotanto oli yli 10 miljoonaa tonnia mutta vuonna 2013 paperia tuotettiin alle 6 miljoonaa tonnia.

Ei ole merkkejä siitä, että paperivolyymin väheneminen taantuisi, vaan merkit viittaavat siihen että tahti kiihtyy. Miten vähenevät volyymit ovat vaikuttaneet meihin?

Vuonna 2008 aluksemme olivat rahdattuna alla mainitun mukaisesti

- Link Star, SCA
- Mimer, UPM
- Midas, UPM
- Mistral, UPM
- Miranda, UPM
- Misana, UPM
- Misida, UPM

Alkuvuodesta 2014 aluksemme liikennöivät seuraavasti

- Link Star, Nor Lines
- Midas, CMA CGM
- Mimer, Transprocon
- Mistral, Transprocon
- Miranda, Trasmed
- Misana, Finnlines
- Misida, Finnlines

Toisin sanoen asiakaskuntamme on muuttunut! Tai eri näkökulmasta katsottuna, kaikki on entisellään. Tarjoamme korkealaatuisia merikuljetuksia vakaille asiakkaille. Tai pelkistettynä: Ajamme laivaa A:sta B:hen ja joku muu vastaa siitä, että laiva on lastissa...

☒ Dan

Christer virka-vapaalla

Christer Johansson on virka-vapaalla ajalla 10.03-28.09.2014. Mikael Törnroth on sijaisena ja hän on aikaisemmin muun muassa toiminut päällikkönä Misanalla.

☒ Dan

Taloudellinen tilanteemme

Kirjanpituvoittemme on 1. huhtikuusta 31 maaliskuuhun saakka. Vuoden 2013/2014 luvut selviävät toukokuun aikana. Jo nyt voidaan todeta että tulos jäänee heikoksi

- Mistralin ja Mirandan tulos jää heikoksi huonon työllisyystilanteen ja kalliin telakoinnin takia. Tulokseen vaikuttaa myös Mirandan kallis liikenne sekä Mistralin liikennekatkokset.
- Vuoden aikana useat liikennekatkokset heikentävät Mimerinkin tulosta.
- Vuoden aikana Link Starilla on ollut kallis telakointi teräsvaihdon vuoksi ja hän on maannut suurimman ajan vuodesta Maarianhaminassa.

Ja ilon aiheita myös

- Huomioon ottaen markkinatilannetta Midas tekee hyvän tuloksen, vaikka Karibialla liikennöinti on kallis mutta on otettu huomioon vuokrassa.
- Misana ja Misida tekevät hyvää tulosta pitkän sopimuskeston ja alhaisten korkojen johdosta.

Katsoessamme eteenpäin Link Star on vihdoinkin rahdattu pidemmäksi aikaa. Vuokran taso heijastaa heikkoa markkinatilannetta, mutta tulos jäänee paremmaksi kuin kiinnitettyä laituriiin. Alukselle on parempi olla liikenteessä.

Mimeriä työllistetään vuoden 2014/2015 aikana, mikä luonnollisesti parantaa tulosta.

Midaksen kohtalo on vielä auki ja selviää huhtikuu 2014 jälkeen. Oletan, että hän jatkaa Karibian liikenteessä ja tekee hyvää tulosta.

Sekä Mistralin ja Mirandan tulos näyttäneen parempaa tulosta vuodelle 2014/2015, telakointeja ei ole suunniteltu. Misanan ja Misidan sopimus jatkuu vielä kaksi vuotta, mikä on hyvä.

Aikakauden 1 huhtikuuta 2014 – 31 maaliskuuta 2015 budjettiprosessi on aloitettu konttorin ja alusten välillä. Helmi- ja maaliskuussa tapahtuvien alusten vierailujen ja telakointisuunnitelman valmistumisen jälkeen, budjettia lyödään lukkoon huhtikuun aikana, jonka jälkeen budjetti lähetetään laivoille.

☒ Dan

Vakuutukset 2014

Kasko-vakuutus on edelleen Alandiassa. Omavastuu on muuttumaton, eli 165.000 euroa vahinkoa kohti. P&I on myös uudistettu ja yhteistyö jatkuu Gardin kanssa. Omavastuu on muuttumaton eli 50.000 dollaria vahinkoa kohti.

Yleisesti ottaen vakuutusmaksujen korotukset ovat vähäiset, koska vahinkotilastomme on hyvä, maksamme aavistuksen verran vähemmän. Olemme tietoisesti valinneet korkeamman omavastuun, koska teemme aktiivisesti työtä vahinkojen ennaltaehkäisemiseksi.

Ennemmin tai myöhemmin kuitenkin sattuu, ja tiedämme että olemme maksajan puolella loppuvaiheessa. Tuntuu kuitenkin turvalliselta, että meillä on olemassa hyvä vakuutusuoja. Korkean omavastuusuuden johdosta, pienemmät tapahtumat eivät näy tilastossamme.

Kiitän Teitä kaikkia hyvästä työstä aluksella vahinkojen estämiseksi ja välttämiseksi. Jatkakaa näin!

Know your ship, know your job, think safe, be safe!

✉ Eva

Seuraavat suunnitellut telakalle ajot

Seuraavat suunnitellut telakalle ajot on suunniteltu tapahtuvan viimeistään

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

✉ Micke

Laivoja siirtynyt suomen lipun alle

- On paljolti ammattiliittojen ansiota, että työllisyystilanne on kohentunut, kiittelee Suomen Varustamot ry:n varatoimitusjohtaja Hans Ahlström. Parin vuoden aikana siniristilippua kantamaan on siirretty kolmisenkymmentä laivaa, joista 12 on uusia aluksia. Liikennettä Suomeen on tullut muun muassa Ruotsista. Ja kehityksen uskotaan jatkuvan.

© MEPA uutissähke 2014-02-10

Myytti Biskajasta

Purjehtijat ja tarinat kertovat myyttisestä Biskajasta. Siellä myrskyt ovat vertaansa vailla, aallot korkeimmat ja tuulet hurjimmat. Merivirrat, merenpohjan muoto ja suuret tuulipinnat tuottavat vaarallisia ristiaaltoja ja musertavia maininkeja. Kovilla myrskyillä laivojen pitää odottaa satamissa. Purjehtijat joutuvat tutkimaan sääkarttoja viikko-kaupalla ennenkuin uskaltavat lähteä ylittämään Biskajaa. Myrskyssä aallonkorkeus voi nousta 15-20 metriin, suurimmat aallot voivat olla 20 m korkeita. Tuulen nopeus voi lähennellä keskituulellakin 30 m/s. Maininkien pituus voi olla monta sataa metriä. Merivirrat ja nopeasti Ranskan rannikolla mataloituva pohja luovat olosuhteet hankalille aallonmuodoille.

Nämä pelottavat tarinat mielessä aloitimme jo muutamia vuosia sitten tutkia kuinka myyttinen ja myrskyinen Biskaja on. Ensimmäisellä kerralla jo edesmenneellä Swedish Lloydin ms Isabellalla melkein onnistui. Laiva lähti täynnä iloisia matkustajia Bilbaosta kohti Southamptonia. Pian lähdön jälkeen laiva kohtasi lännestä lännestä tulevan mainingin. Hyvin käynnistynyt illallinen ja ripeästi liikkuvat haarukat ja veitset hiljenivät, laseista ja pulloista piti pitää kiinni. Ruokahalu katosi ja naamat vihersivät. Maininki kasvoi, ravintola ja tanssilattia tyhjenivät, henkilökunta antoi liikkumisvaroituksia. Juuri kun aallonharrastajan mielestä alkoi olla hyvä keli, maininki loiveni ja haipui pyöreäksi vanhaksi aalloksi, jossa delfiinin hyppely viihdytti kannella katsojaa.

Sittemmin Biskajaa on ylitetty parisenkymmentä kertaa. Sekä matkustaja- että rahtilaivoilla. Muutaman kerran on ollut länsituulta ja kohtalaista aaltoa, loivaa maininkia, ristiaaltoja Bretagnen lähellä. Ei kertaakaan myrskyä tai edes lähellä.

Vaikka ylityksiä tehtiin syys-, loka-, marras-, joului- ja tammikuussa, kovimpien tarvikuukausien aikaan, ei Biskaja ole paljastanut luonnettaan. Säättä tutkittiin etukäteen ennen matkoja. Aina laajatkin matalapaineet kääntyivät pohjoiseen tai eteläisen Atlantin korkeapaineet olivat vahvempia. Kerran oli todellinen harvinaisuus; kova itämyrsky, joka ei kuitenkaan ehtinyt nostaa aaltoa laivan reitille. Muutama Biskajan ylitys tapahtui kesällä, silloin tuntui kuin olisi ollut Suomenlahdella, tosin ilman sinilevälautoja. Säätilan uskomattoman nopeat muutokset ennustetuista myrskyistä lämpimiin ja heikkoihin tuuliin tuntuivat kuin taikauskolta. Varasi matkan kuukausia ennen tai viime tipassa, keli oli aina kuin kesällä. Eräällä ylityksellä Bride of

Bilbaon kapteen Mc Fedden hämmästeli sillalla kuinka ennusteet olivat äkillisesti muuttuneet, oli tullut suoranainen bläkä. Englannin kanaalissa on satunnaisesti ollut tuulta ja vasta-aaltoa. Merivirrat ja vuorovesi ovat tehneet jyrkkää ristiaaltoa, joka tosin ei laivaa juuri ole heiluttanut.

Itse asiassa kovimmat myrskyt olemme kokeneet Pohjanmerellä ja Itämerellä. Kerran matkalla Travemundestä Helsinkiin oli todella kova etelätuuli ja aallot 6-9 m. Tosin tuuli tuli takaa ja alus oli Finnlinesin uusia matkustajalaivoja, joten meno oli melko vakaata. Etelään mennessä ei olisi päästy Gdanskiin ja vasta-aalto olisi tehnyt reissusta mielenkiintoisemman. Kerran Kotkasta Saksaan mennessä oli vastaista etelätuulta punarunkoisella Transexpressillä, aallot tulivat komentosillan yli ja kannelle ei ollut asiaa. Ja kun ajettiin Gotlannin länsipuolta, ei pahimpaan keliin jouduttu. Itämerellä aallonkorkeus voi olla 12 m, tällöin pitää tuulta olla etelä-pohjoissuunnassa ja riittävän pitkän aikaa.

Vihdoin Pohjanmeri tarjosi tällä viimeisellä kolmen meren reissulla Espanjasta Suomeen miellyttävän yllätyksen. Illalla Hullista Suomeen päin lähdetessä vastaan painoi heti avomerelle tultaessa kova itämyrsky. Yötä kohden keli koveni, tuuli oli 23 m/s ja aalto 5-7 m, suurimmat varmaan 10 m. Ulos ei voinut mennä ja sisältä ei oikein päässyt käsitykseen millaisia rivistöjä laivaan iski. Hyvin kuitenkin heilahteli ja kaapit aukesivat, tavarat lensivät pöydiltä ja keittiöstä kuului kolinaa.

Uskomattoman ripeitä ja monipuolisia liikkeitä 167 m pitkä laiva tekee. Pimeyden takia punkassa olo tuntui parhaalta vaihtoehdolta. Oli oikeastaan ihan hyvä, ettei jouduttu sen pahempaan keliin. Maakravun merijalka kun ei vielä ollut kehittynyt. Aamulla tuuli oli jo heikennyt. Pohjanmerellä aallot voivat olla 15 m korkeita ja tuuli yhtä kovaa kuin Biskajalla.

Teimme matkamme ms Misidalla lokakuussa Ferrolista Bilbaon, Radicatelin ja Hullin kautta Helsinkiin. Haluamme kiittää Godby Shippingiä ja erityisesti Dan Mikkolaa matkan onnistumisesta. Lukuisten rahtilaivamatkojen kokemuksella voimme sanoa, että Misida on ehdottomasti varusteiltaan, siisteydeltään ja henkilökunnaltaan alusten ehdotonta kärkeä. On hienoa että suomalainen varustamo taloudellisesti vaikeina aikoina ylläpitää niin hyvää tasoa kalustollaan ja miehistöllään. I väntan på bättre tider. Skärskilda tackar till Thomas och Anders! Summa summarum Biskajan myytti on edelleen ratkaisematta. Se jää tulevien matkojen varaan.

✉ Otso ja Pertti

Purjehduskesä on jälleen alkanut Karibialla!

Joulukuun alun kaksi ensimmäistä viikkoa kelit ovat täällä olleet melko surkeita; trooppisia sateita on tullut paljon, pilvet ovat varjostaneet aurinkoa ja tuulet ovat ylittäneet paikoin puuskissa yli 20 metriin sekunnissa.

Purjehduskesä on kuitenkin selkeästi jo alkanut täällä syvillä vesillä ja turistit ovat saapuneet seikkailemaan omilla ja vuokratuilla veneillään näille merirosvojen vesille. Samalla keskustelut purjeveneiden ja U.S. Coast Guardin sekä MRCC Fort-de-Francen kanssa ovat VHF:ssä myös lisääntyneet, jopa useilla ”Distress”-kutsuilla päivittäin. Viikon 50 alussa kapteeni Mats sai olla yöllä brykällä ”passissa” U.S. Coast Guardin pyytessä meitä seuraamaan erään 38-jalkaisen katamaraanin edestamaksi lähes viiden metrin Atlannin aallokossa ja kunnon navakassa tuulessa kahden hengen miehistöllään. Samalla viikolla kuulumme VHF:n kautta myös muutaman ”Distress”-kutsun veneiden polttoaineiden loppuessa.

Torstaina vahtipäällikkönä toiminut perämies havahtui purjeveneeseen kutsuun Montserrat-saaren lähistöllä illalla kello yhdeksän maissa. Viehko amerikkalainen naisääni pyysi lähellä olevia rahtialuksia huomioimaan heidän matka-purjeveneeseen olevan teknisissä ongelmassa sekä kyvytön myös purjehtimaan purjeilla – he olivat siis käytännössä virran viemänä ja tuulen tuomana.

Ohitimme heidät noin mailin etäisyydellä ja jatkoimme matkaamme kohti ”kotisatamaamme” Philipsburgiin, seuraten kuitenkin tilannetta. Samalla Montserratin poliisi halusi tietää purjeveneeseen ongelmista enemmän ja kävi keskustelemaan pariskuntaa edustavan naisen kanssa VHF:n välityksellä – matkapuhelinta ei kyseisessä matkapurjeveneessä kuulemma ollut. Purjeveneilijöiden saadessa tiedon, ettei Montserratilla ole venetelakkaa, vaan ainoastaan kaupallinen satama, he pysyivät poliisilta saada hinausta Goudaloupeen. Käytännössä tämä olisi tarkoittanut Pointe-à-Pitren satamaa, jossa on useita pienvenetelakoita sekä erilaisia huolto- ja korjauspalveluita. Hinausmatkaa sinne olisi kertynyt noin 87 mailia veneen nykyisestä paikastaan, joka oli vain noin viiden mailin päästä Montserratin saaresta.

Midaksen vahtipäällikkö kuuli VHF-keskustelun huomattavasti paremmin kuin paikallinen Montserratin poliisi – mitään hätätilannetta ei varsinaisesti

ollut, vaan teknisten ongelmien takia purjevene ei kyennyt käyttämään konettaan, eikä jostain syystä purjehtimaan tässä alle kymmenen metrin tuulessa. Aalokko oli noin metrin korkeaa, joten muuten olosuhteet olisivat olleet oikein mainiot purjehtimiselle. Rouvan VHF ei kuitenkaan kantanut kunnolla Montserratin saarelle, joten paikallinen poliisi siirsi vastuun ystävällisesti MRCC Fort-de-Francelle Martiniquen saarelle.

Tilannekuvan saadessaan MRCC päätti toimia; PAN-PAN-PAN –viesti lähti kyseiseltä organisaatiolta jo muutaman minuutin kuluessa. Vahtipäällikkö päätti jatkaa matkaa, kunnes viranomaiset mahdollisesti ottaisivat yhteyttä – joka hetken päästä tapahtuikin. MRCC Fort-de-France kutsui alustamme, pyytäen saada paikkatietomme, nopeuden ja kurssin, sekä etäisyyden ”hädässä” olevaan purjealukseseen. Tiedot saatuaan MRCC totesi meidän olevan lähin alus noin 7 mailin päästä purjealuksessa, kuten heidän tutkakuvansakin kertoi. Montserratin poliisi seurasi samalla tilannetta Marinetraffic-sivuston avulla. Vahtipäällikkö kutsui päällikön sillalle ja annettuaan hänelle tilannetiedotuksen, päällikkö otti vahdin yli ja kutsui MRCC:tä. MRCC pyysi alustamme kääntymään kohti purjealusta, seuraamaan tilannetta ja avustamaan tarvittaessa.



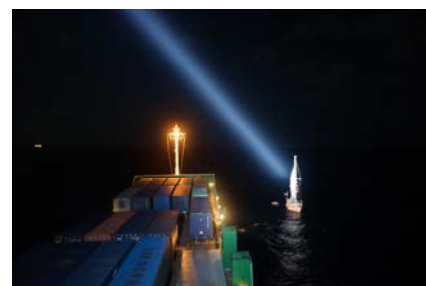
Puolen tunnin päästä käännöksestä saimme näkökontaktin purjealukseseen ja olimme valmistautuneet useilla heitotiliinoilla ottamaan aluksen hinaukseen MRCC:n pyynnön mukaisesti. 12-metriseen purjealukseseen heitotiliinan saaminen vaati tarkkaakin tarkempaa kättä ja muutaman yrityksen jälkeen kastliina saatiin toimitettua pelastettavaan alukseen. Försti, poosu ja puolikas saivat purjealuksesta lähes satametrisen, noin 20-millisen hinausköyden kiinnitettyä omaan trossiimme, joka oli asetettu roikkumaan koko perän ja rororampin leveydeltä lähes merenpintaan. Hinausköysi asetui hyvin myötäilemään Midaksen ja aaltojen liikettä, jolloin aloitimme hinauksen kohti Montserratin saarta. Tarkoituksena oli hinata purjealus lähinnä olevaan ankkurointi-paikkaan, ”Bransby Point”-niemen eteläpuolelle, jossa olisi ollut hiekkapohja ja noin 10 metriä vettä.

MRCC hyväksyiikin suunnitelmamme, mutta paikallinen Montserratin poliisi tämän kielsi, sillä vulkaaninen saari on edelleen aktiivinen ja kyseinen niemi on poliisin mukaan ”Danger”-aluetta. Tähän paikkaan olisi ollut noin puolen tunnin hinausmatka, mutta sovimme poliisin kanssa kuitenkin jatkavamme Montserratin kaupallisen sataman lähetyville, jossa olisi kuulemma punainen valaistu öljytankkereita varten oleva poiju, johon veneen voisi kiinnittää.

Harvoin tällaisia yhdistelmiä Itämerellä näkee, että reilu satametrinen rahtialus vetää perässään 12-metristä purjealusta, jonka hinauksessa on vielä parimetrinen kumivene. Matka taitui hyvää vauhtia, reilua kuutta solmua kohti sovitua purjeveneeseen ankkurointipaikkaa noin kymmenen mailin päähän alkuperäisestä pelastuspaikasta. Saapuessamme tasan kahden hinaustunnin kuluttua Montserratin satamaan kapteeni Mats antoi komennon irroittaa hinausköysi. Samalla annoimme hakuvalollamme apua purjeveneelle, jotta kiinnittyminen pimeään valkoiseen poijuun olisi helpompaa. Poijun ollessa korkea, oli kiinnittyminen tähän hankalaa ja purjealuksen päällikkö pyysi meiltä opastusta hyvälle ankkuripaikalle. Mainittakoon, että tässä vaiheessa purjeveneeseen kone kuitenkin kävi hyvin, joten meille jäi epäselväksi, että mikä oikeastaan oli teknisenä ongelmana tällä purjealuksella – se jääköön meille ikuisiksi arvoitukseksi.

Pelastusoperaation kesto oli noin neljä tuntia ja saimme mielestämme hyvää SAR-harjoitusta hyvissä olosuhteissa tuulen sekä aallokon ollessa kohtuullinen. Mieltä lämmittää myös aito kiitollisuus purjealuksen miehistöltä, joka amerikkalaiseen tapaan vuolaasti kiitteli meitä heidän pelastamisestaan. Rouva myös kiitteli päällikköämme opastuksesta, kärsivällisyydestä ja rauhallisuudesta – hän itse kun sattui olemaan hyvin huolissaan heidän turvallisuudestaan. MRCC Fort-de-France ja Montserratin poliisi olivat myös hyvin tyytyväisiä ja kiitollisia avustamme.

Näihin kuviin ja tunnelmiin perjantaina 13. päivänä joulukuuta 2013
✉ Pelastusristeilijä m/s Midaksen sankarimiehistö



YT-neuvotteluja Eckerö Shippingissä

Yhtiö neuvottelee rahtaajien ja työntekijöiden kanssa mahdollisista muutoksista. Neljän roro-aluksen rahtaukset Transfennicalla ja Holmen Paperilla ovat katkolla vuodenvaihteessa.

Päätöksiä ei ole mutta pahimmassa tapauksissa voidaan joutua myymään tai ulosliputtamaan aluksia. Varustamo meni osakkaaksi italaiseen Med Cross Lines-yhtiöön, joka rahtaa Expressia. Myös Baltic Excellent ja Trader ovat liikennöineet Välimerellä.
© MEPA uutissähke 2013-09-30

Eckerö Shipping irtisanoo 87 henkilöä

Transporter myydään tammikuun loppuun mennessä ja Välimerellä liikennöivät kolme alusta, Trader, Express ja Baltic Excellent liputetaan ulos. Ulosliputus tapahtuu maaliskuun loppuun mennessä, ellei aluksia ole sitä ennen myyty.

© MEPA uutissähke 2013-11-18

Eckerö Shipping ja Trafe sopimukseen

Transfennicalle rahdataan 12 kk ajaksi joko Trader tai Express. Varustamon toimitusjohtaja Jari Sorvettulan mukaan varustamo voi vähentää taannoisia miehistövähennyksiä 24:llä merenkulkijalla. Trader on ajellut Välimerellä, mutta on nyt matkalla Venezuelaan.

© MEPA uutissähke 2013-11-25

Eckerö Shipping sopi liittojen kanssa ratkaisun

Syksyllä henkilöstön vähennystarve oli 78 ja aluksia aiottiin ulosliputtaa.

Myöhemmin määrä pieneni ja liittoneuvottelujen jälkeen on 32. Suomen lippu säilyy mutta aluksille tulee monikansallinen miehitys.
© MEPA uutissähke 2014-01-20

Kristina Cruises yrityssaneeraus

Yhtiö kertoi peruvansa kaikki Kristina Katarina-laivan tämän talven risteilyt Kanariansaarilla. Yhtiön mukaan syynä peruutuksiin ja saneeraushakemukseen ovat lippuhintojen romahtaminen ja yleinen taloudellinen tilanne. Kristina Cruises kertoo jättävänsä yrityssaneeraushakemuksen Etelä-Karjalan käräjäoikeuteen. Tavoitteena on turvata liiketoiminnan jatkuminen.

Kristina Cruisesin mukaan päävelkojat ovat Finnvera ja Kymenlaakson Osuuspankki. Varustamoyhtiö uskoo, että suurimmat velkojat puoltavat saneerausta.

Henkilöstön (noin 200) kanssa aloitetaan YT-neuvottelut, laiva jää talveksi Kanarialle ylösmakaamaan
© MEPA uutissähke 2013-12-02

Viking Line YT-neuvottelut

Maahenkilöstön vähennystarve on varustamon mukaan 25 työpaikkaa. Kustannuksia lisää muun muassa 25 prosenttia kalliimpi meridiesel, johon siirrytään 2015 vuoden alusta EU:n rikkidirektiivin astuessa voimaan. Rahassa tämä vastaa 15-20 miljoonan lisäkustannusta vuonna 2015, Viking Line kertoo tiedotteessaan.
© MEPA uutissähke 2014-01-27

Nesteen yt-neuvottelut päättyivät

Tarkoitus on myydä kaikki alukset ja hankkia merikuljetuspalvelut sopimusjärjestelyin. Neste Shipping alkaa neuvotella ulkoistamissopimuksen ehtoista mahdollisten kumppanien kanssa.

Hoitovarustamotoiminnan koko henkilökunta siirtyisi uuden kumppanin palvelukseen. Siirto koskisi noin 300 merenkulkijaa ja 20 maaorganisaation työntekijää. Neste Shippingin rahtaus-toiminto jatkaisi osana Neste Oilin organisaatiota. Huoltovarmuuskeskus ja Ilmarinen ostivat viisi tankkeria ja kolme hinaajaa. Aluksilla on noin sata työntekijää.

© MEPA uutissähke 2013-11-18

Hollming irtisanoo

Hollming Works irtisanoo 195 työntekijää ja 55 lomautetaan.

Yt-neuvottelujen tuloksena Porin konepajan toiminta lakkautetaan maaliskuun loppuun mennessä. Henkilöstövähennykset koskevat myös Kankaanpään ja Rauman toimipisteitä sekä yhtiön hallintoa.

Konepajateollisuudessa tapahtuneet muutokset ovat heikentäneet tuotannon kysyntää ja kannattavuutta pysyvästi.
© MEPA uutissähke 2013-12-02

Helsingin telakka venäläisomistukseen

Venäläinen talouslehti Kommersant kertoo, että Venäjän valtion omistama United Shipbuilding Corporation (USC) olisi lunastamassa STX Finlandilta sen osuuden Archtech Helsinki telakasta. Lehden tietolähteen mukaan USC maksaisi STX Finlandin osakkeista enintään 20 miljoonaa euroa. Sen enempää STX kuin USC eivät kommentoineet asiaa lehdelle. USC osti puolikkaan Helsingin telakasta vuonna 2010.

© MEPA uutissähke 2013-11-18



Varustamoilla uskoa parempaan

Varustamobarometrin mukaan merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on hieman kohentunut viimeisen 12 kuukauden aikana. Suhdannetta kuvaava indikaattori on edelleen negatiivinen, mutta tulevaisuudennäkymät ovat viimein muuttuneet myönteisempään suuntaan. Kuljetuskysynnän saldoluku on lähtenyt jo lievään nousuun.

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finlandin 11. varustamobarometrilla kartoitettiin varustamoalan ylimmän johdon näkemyksiä merikuljetusten ja varustamoalan kehityksestä. Myös Suomen meriliikenteen tuonnin ja viennin ennustetaan kääntyvän lievään kasvuun.

© MEPA uutissähke 2013-11-25

Rauman sataman laajennus

Rauman sataman laajennussuunnitelmaa aiotaan ruveta toteuttamaan maastossa vielä tämän vuoden aikana. Puuston kaatamisen ja kallion louhimisen sallivan maisematyöluvan jo kerran jatkettu voimassaoloaika on menossa umpeen vuodenvaihteessa, eikä satamaliikelaitos aio hakea enää uutta jatkoaikaa.

Ruoppausta ei voida aloittaa ennen kuin pilaantuneiden massojen stabilointisuunnitelma on hyväksytty. Sitä käsitellään nyt Vaasan hallinto-oikeudessa.

© MEPA uutissähke 2013-10-21

Sea Wind liikenteeseen – Mistral jatkaa jouluuun

Tallink Siljan rahtialus Seawind palasi liikenteeseen. Seawindia käytettiin ennen junarahdin kuljettamiseen Turun ja Tukholman välillä. Nyt Seawindiin rakennettiin uusi sisäänajoramppi, jonka ansiosta rahtialus pystyy vastaamaan rekkaliikenteen tarpeisiin entistä paremmin. Tallink Silja on ajanut rahtia Turusta myös ms Mistralilla. Alus pysyy Tallink Siljan apuna rahdinajossa vielä kuukauden päivät.

© MEPA uutissähke 2013-12-02

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy toukokuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!

Bore Ltd: Kanaalin liikenne jatkuu

Pitkäaikainen yhteistyö P&O Ferriesin kanssa jatkuu – osapuolet tekivät sopimuksen vuodesta 2014. Liikennettä hoitavat Norsky, Norstream ja Bore Song.

© MEPA uutissähke 2014-01-07

Godby Shipping 40 vuotta

Merikapteeni Alpo Mikkolan 1973 perustaman varustamon johdossa on nyt toinen sukupolvi. Godby Shippingin sivuilta www.godbyshipping.fi voi ladata hienon englanninkielisen historiikin. MEPA onnittelee!

© MEPA uutissähke 2013-09-30

Godby Shipping ei aio ulosliputtaa

Ålands radio kyseli kyseli tilannetta toimitusjohtaja Dan Mikkolalta kun Eckerö Shipping oli tiedottanut ulosliputuksista ja irtisanomisista. Paperiteollisuuden kuljetukset ovat alamaissa, mutta Godby Shipping uskoo tilanteen paranevan.

© MEPA uutissähke 2013-11-25

Credo Suomen lipun alle = Kallio

ESL Shipping Oy on ostanut kokonaan omistukseensa aiemmin yhdessä ruotsalaisen Donsöshipping KB:n kanssa yhteisomistuksessa olleen 20.000 dwt:n kuivarahtialuksen, m/s Creden. 1A Super jäävahvistettu ns. Eira-luokan kuivarahtialus Kallio (II) on rakennettu 2006 Kiinassa.

© MEPA uutissähke 2014-01-13

Godbyn aluksia Islantiin

Varustamon alukset eivät tj Dan Mikkolan muistin mukaan koskaan käyneet Islannissa. Nyt ovat sekä Mimer että Mistral menossa saarelle. Mimer vie norjalaisten sotaharjoitusmateriaalia ja Mistral tuuraa Smyril Lines varustamon alusta tämän telakoinnin ajan.

© MEPA uutissähke 2014-01-20

Tingö sai rahtauksen

Entinen Langh Shipin alus ajeli viime vuonna mm Välimerellä maattuun pitkään Marianhaminassa. Nyt Red. Ab Tingö teki sopimuksen ruotsalaisen Pallas Groupin kanssa – laivan nimi vaihtuu: Pallas River.

© MEPA uutissähke 2014-01-20

Ex. Norqueen seilaa sitkeästi

Viime vuoden puolella uutisoitiin aluksen myynnistä Mumbain romuttamolle, mutta Super Shuttle RoRo 9 nimellä tunnettu alus liikennöi edelleen Filippiineillä Cebun ja Manilan välillä.

© MEPA uutissähke 2014-01-20

Suomen Varustamot ry:n uusi hallitus

Puheenjohtaja Jan Hanses (Viking Line), varapuheenjohtaja Tapani Voionmaa (Finnlines). Jäsenet: Håkan Modig (Bore Ltd), Björn Blomqvist (Rederi Ab Eckerö), Ilkka Ittiläinen (Neste Shipping), Matti-Mikael Koskinen (ESL Shipping), Hans Langh (Oy Langh Ship Ab), Margus Schults (Tallink Silja Ab), Dan Mikkola (Godby Shipping), Anders Nordlund (Rederi Ab Lillgaard) ja Jussi Mälkiä (VG-Shipping Oy)

© MEPA uutissähke 2013-12-09

Finnhansa palasi Suomen lipun alle

Finnlines osti Transrussia-aluksen tytäryhtiöltään Finnlines Deutschlandilta markkinahintaan 30,6 miljoonaa euroa. Finnlines askirjaa 16 miljoonaa euroa Finnlines Deutschlandin osakkeiden kirjanpitoarvosta. Lipun- ja nimenvaihto tapahtuivat Kotkassa.

© MEPA uutissähke 2014-02-03



Itämeren typpipäästö- rajoitukset siirtyvät

Laivojen typpipäästöjen rajoittaminen Itämerellä on siirtymässä vuodesta 2016 ehkä jopa vuoteen 2021 asti. Venäjä esitti NECA-hankkeen lykkäämistä. Helcomissa NECAa koskevan työn vetäjänä toiminut Suomi on tullut siihen tulokseen, että tässä vaiheessa ei ole perusteltua jättää hakemusta. IMO on tehnyt alustavan päätöksen, että NECA-alue tulisi Itämerellä voimaan vuonna 2021. Suomen kannan laatinut EU-ministeriövaliokunta edellyttää, etteivät uudet säännöt saa aiheuttaa aikanaan voimaan tulleessaan merikuljetuksista riippuvaisille elinkeinoille merkittävää kilpailuhaittaa.

© MEPA uutissähke 2013-10-07

Langh Ship kehitti itse rikkipesurin

Skrubberi asennettiin m/s Lauraan telakoinnin yhteydessä toukokuun alussa ja sitä on koeajettu siitä saakka. Korkearikkistä polttoainettakin on jo ehditty kokeilla Trafin erikoisluvalla. Tulokset ovat olleet rohkaisevia - pakokaasu ja menetelmässä käytetty pesuvesi puhdistuvat tulevan säännösten vaatimalle tasolle. Systemi mahtuu aluksen skorsteeiniin. Varustamossa ollaan hyvin tyytyväisiä, kun voitiin hyödyntää oman talon osaamista merkittävään kehitystyöhön.

© MEPA uutissähke 2013-10-07

Wärtsilä ja varustamot eri linjoilla rikkipesurista

Varustamoala on menettämässä uskoaan Wärtsilän rikkipesureihin. Tuote on saatettu markkinoille keskeneräisenä.

Wärtsilä kertoo kehittäneensä ja selvittäneensä rikkipesuriongelmaa yhteistyössä asiakkaiden kanssa ja paheksuu varustamoiden kantaa.

© MEPA uutissähke 2013-10-14

Wärtsilän rikkipesureita 36 alukseen

Yhtiö on jo toimittanut tai saanut tilaukset kaikkiaan 75 scrubberiyksiköstä. Viimeisin tilaaja on Color Line, joiden Suomessa rakennettuihin SuperSpeed 1, Color Magic ja Color Fantasy aluksiin Wärtsilä toimittaa laitteistot.

© MEPA uutissähke 2013-10-21

Kaasuterminaali Tornioon

Wärtsilä toimittaa Tornioon rakennettavan nesteytetyn maakaasun LNG-termiinalin. Sopimuksen arvo on noin sata miljoonaa euroa. LNG-termiinalin kautta toimittettavan maakaasun pääkäyttäjänä on Outokummun Tornion-terästehdas mutta terminaali palvelee myös alueen muuta teollisuutta ja kaivoksia. Jatkossa se voi toimittaa nesteytettyä maakaasua myös laivoihin, muun muassa Tornion ja Perämeren alueen liikenteeseen suunnitellulle uudelle jäänmurtajalle.

© MEPA uutissähke 2014-01-13



Liikennevirasto kilpailuttaa murtajan rakennutuksen

Suomen seuraavan jäänmurtajan rakentaminen kotimaassa ei ole itsestäänselvyys, vaikka STX Finlandin Turun Telakka ja Arctech Helsinki Shipyard ovat vahvoilla kilpailussa mukana. Arktisia aluksia rakentavat myös norjalainen ja saksalainen telakka, joiden kiinnostusta liikenneviraston hankkeeseen pidetään todennäköisenä. Päätös tehdään tämän vuoden loppuun mennessä.

Työtä tehdään kahden insinööritoimiston Aker Arctic Technologyn ja IIS Oy:n yhteisvoimin. Laivan suunnitellaan käyttävän myös nesteytettyä maakaasua, LNG:tä polttoaineenaan. Jäänmurtajan rakentamista Suomessa pidetään tärkeänä siksi, että Suomi saisi uuden näytön arktisesta osaamisestaan.

© MEPA uutissähke 2013-10-07

Sinisiä laivoja Hepokarissa

Finnlines on avannut säännöllisen linjan Uudestakaupungista Pohjois-Saksaan. Vähintään kaksi laivaa ajaa viikossa. Tarkat aikataulut suunnitellaan viikko kerrallaan, koska autotehtaan tuotanto ei vielä ole täydessä vauhdissa. Liikennettä hoidetaan Finnbreeze luokan roro-aluksilla.

© MEPA uutissähke 2013-10-07

Uudenlaiset pätevyyskirjat

Nykyinen A5-kokoa oleva laminoitu paperinen pätevyyskirja, kelpoisuustodistus ja lisäpätevyystodistus siirtyvät historiaan. Tilalle tulee luottokorttikokoa oleva muovikortti. Muutos tulee voimaan loppuvuodesta. Muutos ei lyhennä nykyisten pätevyyskirjojen voimassaoloa.

© MEPA uutissähke 2013-10-14

Murtajatoiminnan kilpailutus kiinnostaa

Alfons Håkans ja Meriaura haluavat päästä murtamaan jäätä Itämerellä. Toimitusjohtaja Joakim Håkans katsoo, että Arctia Shippingin kaikki murtajat pitäisi uuden rakennettavan jäänmurtajan tavoin sisällyttää liikenneviraston taseeseen.

Joakim Håkansin ja Meriauran toimitusjohtaja Jussi Mälkiän mielestä Arctia Shippingin jäänmurrannon kustannusrakente on korkea ja kilpailutuksella saataisiin aikaan parempi tulos ja veronmaksajille halvemmat palvelut.

Alfons Håkans ja Meriaura hoitavat jo tällä hetkellä liikenneviraston vastuulla olevia tehtäviä. Håkansin Zeus-alus murtaa telviakana jäätä Itämerellä. Meriauraan kuuluvan VG-Shippingin hoidossa valtion omistama merentutkimusalus Aranda ja sekä merenmittausaluksia.

© MEPA uutissähke 2013-10-21

Roro Hesperus romuksi

Effoan laivastossa vuosina 1984-1986 Suomen lipun alla purjehtinut 165-metrinen roro-alus oli rakennettu 1979 (Vasaland/Broströms). Alus saapui viikonlopuksi redille Alangiin, Intiaan nimellä Master. Laiva kulki Suomen satamiin myös nimillä Celia ja Finnriver.

© MEPA uutissähke 2014-02-03

