



Befraktningsläget

Avtalen med CMA CGM för Midas och Marinex för Mimer har båda förlängts med ett år och gäller nu till maj och juni 2017. Jag träffade representanter för båda två i samband med mitt Karibien-besök i januari och båda var nöjda med fartyg och besättning.

Link Stars avtal med Nor Lines har förlängts och gäller nu till december 2016. Därefter har Link Star tidsbefraktats till UPM-Kymmene från januari 2017. Perioden är 2+1 år, dvs inklusive option till slutet av 2019. Den befraktningen kom både snabbt och oväntat.

Balticas avtal med TransProCon har förlängts och gäller nu till slutet av december 2016. Fartyget fortsätter på Uleåborg-Kemi-Antwerpen-Zeebrugge-Göteborg kompletterat med projekt- och militärlaster.

Det slutliga beviset på en nöjd kund är att de förlänger avtalen. Tack till er alla som på ett bra sätt hjälpt till att göra förlängningarna för Mimer, Midas, Link Star och Baltica möjliga!

Befraktningsläget i sammanfattning

- Baltica, TransProCon till december 2016
- Link Star, Nor Lines till december 2016 och därefter UPM-Kymmene för 2+1 år
- Midas, CMA CGM till maj 2017
- Mimer, Marinex till juni 2017
- Mistral, P&O till december 2016 + option till december 2017
- Miranda, Stena RoRo till december 2017, vidarebefraktning (relet) till Transfennica
- Misana/Misida, Stena RoRo till december 2018 + option, vidarebefraktning (relet) till Transfennica

☒ Dan

In English - suomeksi

See page 9-10 - katso sivu 11.

☒ Dan



Dockningar

Under pågående budgetår 1.4.2016 – 31.3.2017 har vi inte några planerade dockningar. Vi skall under detta år försöka hålla nere kostnaderna och hålla oss innanför budgetramarna eftersom vi följande budgetår har fem planerade dockningar där det kommer att krävas resurser.

Under följande budgetår 1.4.2017 – 31.3.2018 har vi dockningar enligt följande

- Mimer, mellandockning, senast 20.8.2017
- Midas, mellandockning, senast 12.9.2017
- Misida, förnyelsedockning, senast 13.10.2017
- Misana, förnyelsedockning, senast 18.10.2017
- Baltica, mellandockning, senast 31.12.2017

Mistral, Miranda och Link Star först därpå följande budgetår (1.4.2018-31.3.2019).

På samtliga våra åtta fartyg skall det under delade filer finnas en uppdaterad dockningslista för däck och maskin så att teknikerna när de begär skall få den sänt till kontoret. En oplanerad dockning kan uppkomma av olika orsaker och då skall andra dockningsjobb finnas på listan.

☒ Christer

Nästa dockning för fartygen, senast

- Mimer 20.8.2017
- Midas 12.9.2017
- Misida 13.10.2017
- Misana 18.10.2017
- Baltica 31.12.2017
- Miranda 15.5.2018
- Link Star 28.2.2019
- Mistral 31.1.2019

☒ Micke F

Bokslut och budget

Bokslut 2015/2016

Bokslutet för perioden 1.4.2015-31.3.2016 är i stort klart, i korthet

- intäkter enligt budget
- kostnaden för drift och underhåll igen rejält över budget
- under året totalt fyra dockningar, varav två planerade (Miranda och Misana) samt två som togs tidigare än planerat (Mistral och Link Star)
- höga kostnader för Baltica övertagande och trafikstart
- resultat och kassaflöde sämre än budgeterat men acceptabelt med beaktande av marknadsläget

Budget 2016/2017

Gällande budget för 1.4.2016-31.3.2017

- i snitt längre befraktningsavtal än de senaste åren vilket innebär att intäktssidan är mera förutsägbar
- bättre rater för de flesta fartygen
- omsättning ca 25 miljoner euro
- inga dockningar planerade
- acceptabel lönsamhet och gott kassaflöde
- totalt sett ser 2016/2017 bättre ut än de närmast föregående åren

Detaljerade fartygsvisa bokslutssiffror samt budget skickas ut till fartygen (befälhavare och maskinchefer) i slutet av maj.

För att förbättra budgeteringen och uppföljningen på kostnadssidan kommer vi från och med 2016/2017 jobba med rullande tolv månaders budget. Rent praktiskt innebär det att vi i augusti/september gör en ny genomgång av siffror och eventuella nya fakta samt därefter gör en uppdaterad budget för perioden oktober 2016/september 2017. På detta sätt har vi alltid en rimligt uppdaterad budget för tolv månader framåt.

☒ Dan



Tack!

Stort tack till besättningen på Miranda samt kontorspersonalen för att ni kom ihåg mig på min 50-årsdag!

✉ **Henrik Ekholm**

Varmt tack till er alla i kontoret för uppvakningen på min födelsedag.

Trevlig vår.

✉ **Jaana Rajasalmi**

Stort och varmt tack för paketet, innehållet var mycket tilltalande och har redan använts flitigt :) Jag tackar för fina år och önskar er alla en glad vår, det var ett nöje att arbeta med Godby Shipping. Vår-hälsningar.

✉ **Anne Vajesoja**

Misidas kocksteward Anders Wikström tackar besättningen och kontoret för gåvor och lyckönskningar på 60-årsdagen.

✉ **Anders Wikström**

Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

*Översättning/
Käännöstyö*
Sari Törnroos
Catty Ramsay

Upplaga/lukumäärä
450



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

RIFs guldmedalj



Rederierna i Finland rf delar ut guldmedaljer som tecken på erkänsla och uppskattning för långvarigt och förtjänstfullt arbete inom handelsflottan i utrikestrafik. Medaljerna ges på förslag av respektive rederi. I år delades medaljerna ut på Sjöfartens Dag i Mariehamn.

Från oss premierades Leif Sviberg (befälhavare mv Link Star) och Allan Nyman (maskinchef, ambulerande). De övriga medaljörerna är Antti Rossi (befälhavare Tallink-Silja), Johan Sandberg (köksmästare Viking Line) och Erik Jansson (inredningsreparatör Viking Line).

Vi tackar Leif och Allan för väl utfört arbete och ser fram emot fortsatt gott samarbete.

✉ **Eva & Dan**

STCW Manila refresher-kurser AFF och LBM

Godby Shipping ordnar följande kurser i Ålands Sjösäkerhetscenter, anmälningar till Catty

- Mån-ons 8-10 augusti
- Mån-ons 12-14 september
- Mån-ons 10-12 oktober

Refresher-kursen är även för dig, som arbetar hos oss i exempelvis vaktmans vakans och har en högre utbildning och brev eller studerar till en högre utbildning som vaktstyrman eller vaktmaskinmästare.

Vänligen ordna era scheman ombord redan nu så att alla, som ännu behöver gå refresher-kurs (livbåtsmannakurs och avancerad brandbekämpning), får möjligheten.

Kursspråket är svenska, men allt material fås på finska. Vänligen observera att skolsvenska räcker. Vid anmälningar och frågor vänligen kontakta catty.ramsay@godbyshipping.fi

I första hand fylls platserna för kurserna i augusti och september, först till kvarn gäller.

Från och med 1.1.2017, får kursintyget på dessa kurser, inte vara äldre än fem år oberoende giltighetsdatum på certifikatet över tilläggsbehörigheter (COP).
✉ **Catty**

Ledarskapsutveckling

Vi har alla i kontoret under 2015 gått i ledarskapsutveckling tillsammans med Birgitta Eriksson från AdderaMera. Vi fortsätter under år 2016 och vi har utökat med en ledarskapsutvecklingsdag för alla befälhavare som vi håller dagen innan befälsmötet. Vi gör detta för att vi

1. Ska få flere verktyg för vårt ledarskap
2. vill ha ökad självkänedom
3. är intresserade av hur vi påverkar andra

Från kontoret deltar Sari och Eva.

Som en del av detta har vi också gjort en IPU profilanalys. Vi tycker att det är intressant och lärorikt att få djupare kunskaper om oss själva och hur vi är och kommunicerar med andra. Alla har gjort IPU analysen före kursen. Den görs via weblänk. Testet går till så att man rangordnar fyra olika påstående 24 gånger, det tar ca 10-15 minuter. Kort efter att man skickat sina svar får man en rapport om sig själv. Ingen annan än man själv ser svaren eller analys om man inte aktivt väljer att dela den. Det är inget test, det finns inga rätt eller fel.

Vi har ordnat/ordnar tre tillfällen i Helsingfors 30 mars, i Mariehamn 27 april och i Åbo 18 maj.

Responsen har varit betydligt mer positiv än väntat. Vi kommer till nästa år att utöka gruppen med maskinchefer.
✉ **Eva**

Lycka till

Vi passar på att önska Richard Tokman (Mistral), Benjamin Friman (Mistral), Jonas Teir (Link Star), Anne Vajesoja (Miranda) och Kaarlo Lähde (Mimer) allt gott och stort lycka till med era nya utmaningar. Tack för er tid hos oss på Godby Shipping och det arbete ni bidragit med.
✉ **Sara**

Fisketävling

Vår traditionella fisketävling – Godby Fishing Championship – ordnas nästa gång torsdagen den 1 september 2016.

Inbjudna är kunder, leverantörer, myndigheter och de befälhavare/maskinchefer som är hemma på ledigt.
✉ **Dan**

Mistrals dockning

Damen/Vlissingen, 11-18.2. 2016

Jag och Johan flög till Bryssel den 10 februari på morgonen. Med på resan hade vi praktikant samt MNC tekniker. Väl framme i Bryssel fick vi vänta några timmar på taxin till Zeebrugge, där Mistral lossade sista lasten före avgång till Damen shipyard i Vlissingen.

När vi äntligen kom ombord på Mistral, fick vi veta att lossningen skulle ta längre tid än beräknat, vilket medförde att vi missade kvälls indockningen och fick ligga till ankars över natten för att dock in följande morgon.

Väl framme i Vlissingen på torsdagsmorgonen, startade indockningen direkt och Mistral var "High and Dry" på eftermiddagen. Första gången som man varit med om att docka i ett "båthus". Vilket visade sig vara tur, eftersom vädret inte var det bästa hela tiden.

Det visade sig att det var ett bra drag att helblästrade skrovet senaste dockningen i Odense. Färgen var mer eller mindre intakt. Det som borde ha varit gjort var att måla hela skrovet då AF målades på, före P&O chartern i Vigo/Portugal. Denna gång målades hela botten med 3 års system med AF. Skorstenen hel-målades vit med en grönrand i toppen istället för blå.

DNV GL ombord för mellanklassning, ballast-tankar kröps igenom, certifikat kollades, bottenbesiktning, mätning av axel samt roderspel. En av de bändigaste klassmän jag någonsin träffat på.

MacGregor bytte tätningar i underrumsluckor, Rolls Royce överhalade stern thrustern, båda NMF kranarnas vinchar överhalades plus en massa annan underhåll av egen besättning.

I fören byttes en del intryckt plåt från tiden till Färöarna.

MNC bytte ut datorer och Satpoint bytte ut satellitantennen mot en ny.

Det blev problem med nödgeneratorm vid utdockningen, då landströmmen kopplades bort. Nödgeneratorm ville inte starta. Startmotorn togs bort och rengjordes. Dock såg DNV-GL att start motorn bars bort från nödgeneratormrummet.

Efter montering testades det att starta och stoppa på motorn utan problem och sedan testades det att starta och stoppa manuellt från automatik panelen utan problem.

Vid test med DNV GL, så började det strula igen. Startmotor togs bort på nytt och öppnades. Den monterades tillbaka och testades igen med att starta och stoppat på maskin och det fungerade men mitt i allt startade motorn av sig själv.

Kontaktade varvet för att få elektriker ombord. Elektrikerna mätte upp start motorn och konstaterade att den är ok. Elektrikerna hittade en brunnen diod på ett av kretskorten. De mätte upp kortet och provade att byta dioden men det blev inte bättre. Elektrikern och andre maskinisten kom fram till att stopsolenoiden var mer eller mindre slut. Dock fanns det en ny stopsolenoid ombord. Sent på kvällen var allt monterat och efter detta testades systemet 4 gånger för att vara säkra på att ett fungerade.

Befälhavaren skickade ett "Masters Declaration" till klassen och vi avgick morgonen därpå.

Ett bra och duktigt varv, vilket man kan gå till igen. Men man bör ha en klassman med sig norrifrån, för att sparar lite på nerver längs vägen.

Ett stort tack till alla i besättningen som var med under dockningen!

☒ **Micke F & Mickel**



*Mistral at Damen shipyard, Vlissingen
February 2016*

Link Star dockning

Landskrona 17-30.3 2016

Link Star dockades på Öresunds Dry Docks i Landskrona. Link Star kom in torsdagen den 17 mars på förmiddagen och direkt in i flytdockan. Under eftermiddagen blev hon torr och en första bottenbesiktning kunde utföras.

Förutom bottenbesiktningen från sandbanks äventyret utanför Danmark, hittades några skavanker till som måste åtgärdas. Dryga 7.000 kg stål byttes i botten. Annars var bottenfärgen i hyfsat bra skick och det behövdes enbart lite fläckblästring.

Vid mätningen av rodret upptäcktes att det nedre lagrets spel var för stort och måste bytas. Rodret måste ändå demonteras för axeldragningen. Axellagren mättes och dessa värden var likvärdiga med nyinstallation. Samtidigt byttes yttre och inre axeltätningarna.

Bogpropellern överhalades av en tekniker från Flowserve i Tyskland.

I maskin var det halning av en linje på huvudmotorn, vilket utfördes av eget maskingång samt att ABB Turbo överhalade turbinen.

Bottenventiler kollades. Sewage-tanken rengjordes samt blästrades. Bloksmaskylarna rengjordes och provtrycktes. Elmotorer och generatorer meggades.

TKK med på dockningen och bytte huvudgångjärnen på rampen samt flyttade linjen lite för att få ett annat tryck på tätningen. Även hydraulrör för luckor och ramp byttes.

Egen besättning skrapade rost och målade framsidan av torpet, underrumsluckans tätningsytor, lastrums tätningsytor m.m.

DNV GL ombord för mellanklassning, ballast-tankar kröps igenom, certifikat kollades, bottenbesiktning, mätning av axel- samt roderspel.

Överlag gick denna dockning mer eller mindre perfekt. Varvet skötte sig mycket bra och kan rekommenderas för framtida dockningar.

Ett stort tack till alla i besättningen som var med under dockningen!

☒ **Micke F**

Stena placerar stororder i Kina

Stena beställer fyra ropax-färjor från Kina för leverans under 2019 och 2020, med option på ytterligare fyra. Fartygen ska byggas av AVIC Weihai Shipyard i Kina.

Nybyggena får kapacitet för mer än 3.000 längdmeter last och 1.000 passagerare. Vidare uppges att huvudmaskinerna kommer att vara "Gas Ready".

– Med den här investeringen bygger vi vidare på vårt framgångsrika ropax-koncept med en mix av frakt och passagerare. Genom standardisering säkrar vi en tillförlitlig verksamhet och genom flexibilitet kan vi ge ännu bättre stöd till våra kunder och bidra till deras tillväxt, säger Carl-Johan Hagman.

– Vi förutser en fortsatt tillväxt i efterfrågan för färjetransporter i norra Europa liksom i andra delar av världen. Färjetransporter spelar en avgörande roll i skapandet av morgondagens logistik- och infrastrukturkedjor om vi vill skapa hållbara samhällen. Genom den här investeringen rustar vi Stena Line för fortsatt tillväxt, kommenterar Dan Sten Olsson, styrelseordförande Stena Line.

Projektet har utvecklats i samarbete mellan Stena RoRo och Deltamarin. Enligt Deltamarin blir dessa de första ropax-fartygen som byggs i Kina för ett västerländskt redare. I designen har man fäst speciell uppmärksamhet på bränsleeffektivitet och maximering av lastutrymmet.

Per Westling berättar vidare att designen kännetecknas av enkelhet och flexibilitet.

– Det är en nyutvecklad design som bygger på enkla, flexibla koncept och passar på väldigt många olika rutter. Tanken är att det är ett fartyg som är enkelt att flytta runt mellan olika rutter, inte minst inom Stena Line-systemet. Jag tror att det även finns väldigt stort användningsområde externt i och med att de är så flexibla och användbara överallt.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-04-05

Rettig lämnar sjöfarten

Rettig har avtalat om att sälja sitt roro-rederi Bore till Spliethoff's. All verksamhet inom Bore kommer att överföras till Spliethoff, inklusive alla anställda, flottan på nio roro-fartyg och varumärket Bore. Affären beräknas vara genomförd i slutet av juni 2016.

– Det här är ett intressant steg i utvecklingen av Bores affärsverksamhet. Bore blir en del av ett större rederi som också har långa traditioner inom rederiverksamhet. Försäljningen av Bore ger dessutom Rettig mera flexibilitet att utveckla existerande affärsverksamheter inom koncernen eller gå in på helt nya affärsområden där vi kan tillföra mervärde som långsiktig ägare, säger Rettigs vd Tomas von Rettig.

– Spliethoffs initiativ och intresse för Bore är ett erkännande av det vi lyckats åstadkomma inom Bore under de senaste åren. Vi har demonstrerat styrkan i varumärket Bore som bygger på våra nio roro-fartyg i kombination med vår kompetenta och motiverade personal, såväl till sjöss som till lands. Som en del av ett renodlat rederi som Spliethoff kan Bore utveckla flottan och affärsverksamheten på ett sätt som möter framtida utmaningar på den tuffa shippingmarknaden, säger Bores Håkan Modig.

– Under de senaste åren har segmentet roro genom Transfennica blivit en viktig del av Spliethoff-koncernens verksamhet. Tack vare Bore kan vi nu ytterligare förstärka vår position på denna marknad och skapa nya möjligheter, säger Michael van den Heuvel, Spliethoff-koncernens kommersiella direktör.

– Bore är ett bolag som kompletterar vår existerande verksamhet. Vi välkomnar Bores personal till Spliethoff-koncernen och är övertygade om att Bore kommer att bli en framgångsrik del av koncernen. Vi analyserar löpande olika tillväxtpotentialer på våra existerande marknader och Bore är helt klart en sådan möjlighet, säger Michel Fransén, Spliethoff-koncernens ekonomidirektör.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-04-21

Rekordår för Wasaline

Wasaline noterar rekord inom alla segment för 2015.

Totalt reste drygt 168.500 passagerare mellan Umeå och Vasa med färjan Wasa Express under det gångna året.

Även frakten ökade trots rådande lågkonjunktur. På linjen transporterades drygt 14.100 fraktenheter.

Under 2015 hade Wasa Express 38 fler avgångar än under 2014.

Peter Ståhlberg, vd för Wasaline, är nöjd med utvecklingen. Sedan färjetrafiken togs över från och med 2013 har volymerna ökat varje år.

– Det är glädjande och ett bevis på ökande förtroende för Wasaline. Det visar att vi har våra kunders förtroende. Att vi gör alla tiders passagerar- och fraktrekord sedan taxfree slutade är något vi kan vara stolta över och bevisar hur viktig Kvarkenregionen är för industrin och hela Kvarkenregionen.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-11

Alfons Håkans köper isbrytare och skolfartyg

Rederiet Alfons Håkans i Åbo köper isbrytande supplyfartyg för svenskt isbrytningskontrakt. Därtill ska nyförvärvet fungera som skolfartyg.

Alfons Håkans döper om fartyget till Hermes och kommer vintertid att sysselsättas henne med isbrytning för svenska Sjöfartsverket. Alfons Håkans uppger att rederiet har vunnit upphandling av isbrytjänst på fem plus ett år och att isbrytning på uppdrag av Sjöfartsverket är en ny landvinning för rederiet. Tidigare har Alfons Håkans sålt isbrytjänster till Finland och Estland.

Hermes utrustas dessutom för att pumpa bort olja från vrak på havsbotten. Vidare kommer fartyget att användas som skolfartyg för sjöbefälsstuderande vid Aboa Mare.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-16



Image credit: Stena Line

Eckerö Shipping säljer roro-fartyg

Eckerö Shipping har sålt roro-fartyget Transporter och i enlighet med tidigare avtal överlåtit Trader och Carrier.

Det åländska rederiet Eckerö Shipping överlät planenligt roro-fartygen Trader och Carrier till Finnlines efter senaste årsskifte och de har fått de nya namnen Finnmaster och Finncarrier. Fartygen ligger nu i Tallinn. Denna affär gjordes redan för ett år sedan.

Roro-fartyget Transporter såldes innan årsskiftet till en köpare som inte är offentliggjord. Hon ligger enligt AIS-data från Marinetrafic för närvarande i Algeciras i Spanien. Fartyget är byggt i Norge 1991 och har 1.278 filmeter lastkapacitet.

Eckerö Shipping har därefter kvar roro-fartygen Shipper och Exporter i sin flotta.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-13



Gute aktiveras i Gotlandstrafiken

Gute tas in som extra fartyg av för sommaren.

Destination Gotland har offentliggjort sin sommartidtabell. I den ingår 118 flerturer jämfört med förra året. Därtill aktiveras roro-fartyget Gute för frakttrafiken och kan därmed avlasta de övriga färjorna.

– Vi tar tillbaka Gute igen för att stötta upp och frigöra plats för passagerarfordon på de befintliga fartygen, säger marknads- och försäljningschef Johan Lindvall till Sjöfartstidningen.

Destination Gotland har som målsättning att trafiken under avtalsperioden 2017–2027 ska fortsätta att växa och uppnå två miljoner passagerare.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-21

Nya ägare till Trans-fartyg

Transpine har fått nya ägare och nytt namn. Fartyget heter nu KPS Ibrahim Bey och tycks vara på väg mot Turkiet vad det lider.

Den nyligen tillträdde vd:n Magnus Lander bekräftar också att fartyget inte längre kommer att gå i trafik för Transatlantic.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-14



Finnlines redovisar starkt resultat

Emanuele Grimaldi, President och CEO, skriver att Finnlines har presterat rekordbra finansiellt

– Vi har satt nya rekord beträffande Finnlines ekonomiska resultat. Hårt arbete och rätta beslut har under dessa år gjort oss till ett av de starkaste inom shippingsektorn i Östersjön. Vi har alltid strävat efter att uppnå våra mål genom att förbättra produktiviteten och lönsamheten. Nu, när vårt resultat är på rekordnivå, kan Finnlines med all rätt säga att dessa mål behöver justeras till en ännu högre nivå. För 2016 väntas en fortsatt resultatförbättring för Finnlines.

Under det fjärde kvartalet 2015 hade Finnlines i genomsnitt 22 fartyg i sin egen trafik. Från och med oktober 2015 har Finnlines och DFDS ingått ett slot charter agreement om att transportera last på Finnlines fartyg mellan Ryssland och Tyskland.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-29



DFDS sätter in nytt fartyg på Klaipeda

Ökande godsvolymer får DFDS att sätta in tredje fartyg på linjen mellan Karlshamn och Klaipeda.

Trots handelssanktioner mellan EU och Ryssland har DFDS haft en ökad efterfrågan på linjen till Baltikum. 2015 ökade fraktvolymer med 5 procent och passagerarna med 7 procent. Den danska koncernen DFDS sätter därför in färjan Patria Seaways på linjen som sedan tidigare trafikeras med Victoria Seaways och Optima Seaways.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-03-08

Dennis Maritime säljer Angelina

Torrlastaren Angelina lämnar Dennis Maritime-flottan. Det finländska rederiet letar nu efter ett nyare fartyg att köpa eller hyra in bareboat.

Köpare till Angelina är Sandship på Färöarna. Dennis Saari berättar att det är samma företag som våren 2015 köpte den mindre torrlastaren Josefina från Dennis Maritime.

– Tiderna är tuffa och marknaden dålig men de fyra fartyg vi har kvar är nästan till 100 procent sysselsatta med kontraktstid. Jag skulle gärna ta in någon båt åtminstone på bareboat så att vi får besättningen på Angelina sysselsatt, säger Dennis Saari.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-15

**Godby Shipping
jourtelefon
+358-50-5244 123**

Leverans för Lundqvist

Lundqvist i Mariehamn tog den 26 februari 2016 leverans av nybygget Primero från varvet Sumitomo i Japan.

Primero och Alfa Baltica ingår i en serie aframax-tankfartyg för Lundqvist, som inleddes med Estrella 2014 och Alfa Baltica 2015. Efter Alfa Alandia senare i vår ska ytterligare två systerfartyg levereras under 2018.

Primero är den tionde aframax-tankern i Lundqvist Rederiernas flotta, som nu har en total dödvikt på cirka 1.050.000 ton.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-29

Haverikommissionen: "Oro för hur tillsynen fungerar"

Alla skyller på alla och Finntrader får i flera år köras trots upprepade incidenter och blackout ombord. Haverikommissionen oroas av hur tillsynen av fartyg fungerar.

Bilden som Statens Haverikommission tecknar av händelseförloppet före och efter att befälhavaren vägrat lämna Malmö med Finntrader den 11 mars 2014 är både förvirrande och oroande.

Efter att fartyget fått ett nytt maskinkontrollsystem installerat ombord och det aldrig fungerat som det skulle har fartyget råkat ut för en lång rad incidenter där huvudmaskineriet stoppat, hjälpkärror stannat och elförsörjningen helt eller delvis slagits ut.

Fartyget trafikerar sträckan Malmö – Travemünde och går genom både väldigt trånga farleder och starkt trafikerade områden.

Tur med vädret

Trots upprepade försök att få ordning på maskinkontrollsystemet fungerar det inte och incidenterna inträffar med jämna mellanrum. I Haverikommissionens intervjuer med besättningarna framkommer en oroande bild:

Enligt besättningarna har de haft tur att det har varit bra väder vid de tillfällen då de har förlorat fartygets framdrift. Och trots att man rapporterat till rederiet Finnlines upplever besättningarna att de faktiska besluten inte har kunnat fattas inom rederiet. Det är andra på högre nivåer inom koncernen som styr och har beslutat att systemet ska färdigställas enligt ingånget avtal. Besättningarna säger också enligt att de " ... är också till viss del förvånade över Transportstyrelsens agerande och upplever myndigheten som undflyende".

Bristande kompetens

Haverirapporten säger också att vare sig Transportstyrelsen eller DNV GLs inspektör haft tillräcklig kompetens för att inspektera det komplicerade systemet och att klassens rapportering till Transportstyrelsen varit otydlig. Transportstyrelsen å andra sidan beskrivs i rapporten som att myndigheten inte vet vilken kommunikation den hade med DNV GL och vad värre är inte riktigt hade ordning på vad myndigheten hade delegerat till klassningssällskapet.

Klassningssällskapet och myndigheten skyller i någon mån på varandra även om de säger att de haft god kommunikation.

Tveksamma relationer

Haverikommissionen har ett långt resomang om vilka konsekvenser den delegation av inspektionsuppgifter som inleddes 2009 har och kommer att ha för konsekvenser för kompetensförsörjning hos Transportstyrelsen och vilken ställning klassningssällskapen som tar över egentligen får. I det aktuella fallet skriver Haverikommissionen att man inte betvivlar alla inblandade parter vilja att lösa problemet men att "det kan samtidigt inte heller bortses från att det kan finnas incitament hos både rederi och klassificeringssällskap som motverkar att åtgärder vidtas. Rederiet har förstås ett starkt ekonomiskt intresse av att fartyget så långt möjligt hålls i drift. Klassificeringssällskapet har å sin sida ett intresse av att upprätthålla goda relationer med rederiet för att få behålla det som kund".

Ändrat fokus

Haveriutredningen skulle ursprungligen gälla incidenten den 11 mars 2014 men eftersom utredarna snabbt upptäckte att den bara var en i raden av incidenter kom utredningen att handla om de organisatoriska orsakerna snarare än de tekniska. Efter att ha konstaterat att en del blivit bättre i kommunikationen mellan parterna den senaste tiden och att maskinkontrollsystemet ser ut att vara på väg att åtgärdas men fortfarande i mars 2016 inte är godkänt, ändå kommer till slutsatsen att – Enligt haverikommissionen ger det som framkommit i utredningen anledning till viss oro för hur tillsynssystemet fungerar i dag.

Nio rekommendationer

Sammanlagt utfärdar Haverikommissionen nio rekommendationer till Transportstyrelsen, Finnlines och DNV GL. Rapporten är ingen upplyftande läsning men där finns en hel del lärdomar för den som läser hela rapporten som finns tillgänglig på nätet.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-04-14



Drastisk skrotning krävs inom bulk

Drewry varnar för att bulksjöfarten står inför en "perfekt storm" och att det krävs drastiska nedskärningar på utbudssidan för att den åter ska bli lönsam på medellång sikt.

Krisen inom torrbulk fortsätter många år till om inte hälften av alla över tolv år gamla capesize-bulkfartyg tas bort från marknaden. Denna nedskärning av kapaciteten med omkring 20 miljoner dödviktton kunde möjliggöra att man uppnår lönsamhet till år 2018. Detta uppger Drewry Maritime Research i sin kvartalsrapport Dry Bulk Forecaster.

Drewry beräknar att om redarna skulle ta alla gamla capesize-bulkfartyg ur trafik så skulle marknaden återhämta sig ännu snabbare. Detta kunde ske som en kombination av upphugning och temporär uppläggning. Drewry medger att de rekommenderande åtgärderna kan verka drastiska, men understryker att det nu existerar ett behov av åtgärder inom hela industrin, annars förblir verksamheten förlustbringande under en över-skådig framtid.

– Korrigeringar av marknaden till följd av oundvikliga konkurser kommer inte ensamt att vara tillräckligt för att återställa obalansen mellan utbud och efterfrågan eftersom fartygen helt enkelt kommer att återvinnas tillbaka i flottan, säger Rahul Sharan, ledande analytiker för torrbulk på Drewry.

Den ekonomiska nedgången i Kina fortsätter att negativt påverka efterfrågan på järnmalm och kol. Indiens kolimport väntas också avta då den inhemska utvinningen trappas upp och hamnarna fortsätter att vara överbelastade.

Samtidigt fortsätter bulkflottan att växa. Orderboken motsvarar enligt Drewry 16 procent av den globala flottan.

Vidare uppges att Baltic Dry Index denna vecka har fallit till rekordlåga 345 poäng. Drewry förutspår att lönsamheten försämras ytterligare under 2016 då allt flera fartyg fixeras till rater långt under driftskostnaderna.

– I avsaknad av radikala åtgärder räknar vi med att fraktraterna för torrbulk försämras ytterligare under året och förblir svaga även under 2017. All återhämtning kommer att skjutas upp ytterligare och utsikterna för en snabb återgång till lönsamhet är obefintliga, säger Rahul Sharan.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-28

Meyer Turku investerar

Våren 2018 räknar varvet Meyer Turku i Åbo med att ha en ny 1.200 tons kran i bruk vid sin nybyggnadsdocka. Värdet på investeringen är 30 miljoner euro och uppges vara den första i en serie stora investeringar för att stödja och möjliggöra en utveckling av varvet i Åbo. Varvet kommer även att behålla sin nuvarande 600 tons kran.

Varvets produktion uppges vara nästan fördubblad 2020 och för första gången på länge uppvisar Åbovarvet svarta siffror. Tyska Meyer Werft tog hösten 2014 över varvet från koreanska STX. – Efter sju förlustbringande år gjorde vi ett positivt resultat i fjol. Det här skapar ett förtroende för framtiden och har även gjort det möjligt att diskutera investeringar med bankerna.



Förteckningen på nödvändiga investeringar är lång och vi har noga övervägt var vi ska börja, säger Jan Meyer, vd för Meyer Turku. Härnäst planeras betydande investeringar i skrovproduktionen.

– Dessutom satsar vi på effektiviserad utbildning i vår skeppsbyggarskola. Vi behöver anställa omkring 200 personer under de följande två åren. Allt detta är en del av en långsiktig plan att garantera vår konkurrenskraft mot statsfinansierade kinesiska varv, säger Jan Meyer.

Sedan hösten 2014 har Meyer Turku gjort 140 nyanställningar, av vilka 100 inom produktionen. Varvet har 1.500 anställda.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-04

Mein Schiff 5 sjösatt i Åbo

Det tredje nybygget för TUI Cruises sjösattes av varvet Meyer Turku på fredagen.

Nybygget, som får namnet Mein Schiff 5, är visserligen redan det tredje i serien men det första av dem som byggts i sin helhet efter det att Meyer tog över Åbo-varvet.

Nybygget är nu till 72 procent färdigställt och sysselsätter för närvarande 1.500 anställda och underleverantörer på varvet. Fartyget ska officiellt döpas i Lübeck den 15 juli 2016 och inleder sin första kryssning dagen därpå. Under den första sommarsäsongen sysselsätts fartyget i Nord- och Västeuropa och under vintern i Karibiska havet.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-15

Tallink-nybygge blir Megastar

Tallinks nybygge vid Meyer Turku ska få namnet Megastar.

Den LNG-drivna bil- och passagerarfärja som varvet Meyer Turku ska leverera till Tallink i början av 2017 kommer att kölsträckas den 9 februari 2016.

Megastar får bruttotonnaget 49.000 och ska gå i trafik mellan Helsingfors och Tallinn med en marschfart av 27 knop. Längden blir 212 meter långt och kapaciteten 2.800 passagerare.

Kontraktetspriset uppges till 230 miljoner euro.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-22

Kölsträckning av Tallink-nybygge

Den första sektionen till nybygge 1391, bil- och passagerarfärjan Megastar, sänktes ner i byggdockan vid varvet Meyer Turku i Åbo tisdagen den 9 februari.

Tallink uppges även ha option på ett systerfartyg. Till Yle Åboland säger Janek Stalmeister

– Vi har inte gjort några beslut ännu och jag vet inte när ett sådant beslut kan tas så i nuläget vill jag inte kommentera framtida fartygsbeställningar.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-02-09

Solid utveckling för Wärtsilä

Trots ett utmanande läge på marknaden beskriver Wärtsiläs koncernledning företags utveckling som solid.

För helåret 2015 minskade orderingen med 3 procent till 4,9 miljoner euro och omsättningen ökade med 5 procent till 5,0 miljoner euro.

I synnerhet affärsområdet Services utvecklades positivt under 2015. Orderingen ökade med 14 procent och omsättningen med 13 procent.

Marine Solutions ordergång under rapportperioden minskade med 8 procent men Wärtsilä uppges att det ändå var ett hyfsat resultat med tanke på den allmänna nedgången i fartygsbeställningar och på den allt svagare offshore-marknaden.

Intresset för miljölösningar fortsatte att öka under 2015.

Under 2016 förväntar sig Wärtsilä inga större förändringar i marknadsläget. Den positiva utvecklingen på service-marknaden väntas fortsätta, medan energimarknaden förblir utmanande och överkapacitet och låga oljepriser fortsätter att begränsa efterfrågan på nya fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-29



550 lämnar Wärtsilä

En svag marknad tvingar Wärtsilä att säga upp 550 personer globalt. 270 av dem i bolagets hemland Finland.

– Dessa kapacitetsjusteringar måste tyvärr göras, om vi ska kunna behålla vår konkurrensställning på den globala marknaden. Vi gör vårt yttersta för att stödja personerna vars jobb påverkas av omstruktureringsåtgärderna. Vårt åtagande gentemot våra kunder förblir emellertid orubbat, säger koncernchef Jaakko Eskola i ett pressmeddelande.

Det är främst affärsområdena Marine Solutions och Energy Solutions som berörs av omstruktureringen som alltså innebär att 550 arbetstillfällen ska dras in. Dessutom ska bolaget koncentrera sin motorrelaterade forskning och utveckling till Finland.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-04-21

Scandlines renar skrubbevatten iland

Scandlines beställer ett landbaserat reningsverk för skrubbevattnet från de nya färjorna Copenhagen och Berlin.

Istället för att rena spillvattnet ombord från closed-loop anläggningarna på de nya färjorna Berlin och Copenhagen går Scandlines in för rening av vattnet i en ny anläggning i Gedser hamn. Reningsverket ska vara i drift under april 2016.

Reningsverket är av typ MarinePac och levereras av green-tech företaget Apateq i Luxemburg.

Tekniken har tagits fram speciellt för att kunna hantera spillvattnet så att det renade vattnet utan miljöpåverkan kan släppas ut i hamnbassängen.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-11

LNG premiär i USA

Världens första LNG-drivna containerfartyg Isla Bella, ägt av amerikanska rederiet Tote, bunkrade LNG för första gången förra lördagen i Jacksonville i Florida.

Bunkringen skedde samtidigt som containrar lastades ombord på fartyget, och det hela utfördes under noggrann övervakning av den amerikanska kustbevakningen.

Isla Bella är 222 meter lång och 32 meter bred, har en dödvikt på 33.106 ton och en lastkapacitet på 3.100 TEU. Hon sjösattes i april 2015 och togs i trafik i höstas. Hon går i trafik mellan Florida och Puerto Rico.

Ett systerfartyg till Isla Bella – Perla del Caribe – sjösattes för övrigt i augusti 2015 och tas i trafik under första kvartalet 2016.

Enligt analysföretaget Maritime Insight kommer cirka 1.200 av de totalt 27.000 fartyg som kommer att byggas de närmaste tio åren att byggas med LNG-drift. Två tredjedelar av dessa kommer att byggas just för den nordamerikanska marknaden eftersom LNG är billigare där än i Europa – närmare bestämt halva priset mot i Europa.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-18

Langh Tech tar över DeltaLangh

Langh Tech köper Deltamarins andel i skrubbertillverkaren DeltaLangh. Deltamarin säljer sin andel i DeltaLangh till den andra hälftenägaren Langh Tech. DeltaLangh tillverkar skrubberanläggningar med tillhörande vattenreningsystem.

I samband med affären försvinner namnet DeltaLangh och skrubberanläggningarna börjar säljas under namnet Langh Tech.

– Samarbetet med Deltamarin fortsätter och vi erbjuder turnkey-installationer även genom Deltamarins Floating Construction om kunden är intresserad av att köpa hela paketet, säger Laura Langh-Lagerlöf, vd för Langh Group.

Till samma grupp av företag som Langh Tech hör också rederiet Langh Ship och rengöringsföretaget Ship Cleaning Services Hans Langh.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-08

Nästa FlaskPosten kommer i september 2016.

Bidrag mottages med tacksamhet!

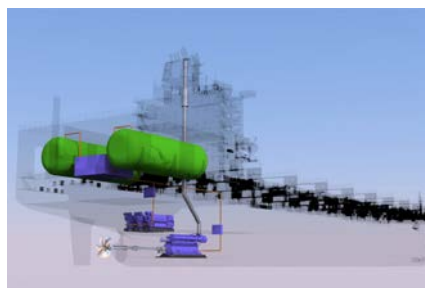
Skrubber-order till Langh Tech

Finska Langh Tech tar sig in i ett nytt segment, levererar skrubbersystem till två kryssningsfartyg.

Ordern omfattar skrubberenheter för samtliga fem maskiner på vardera fartyget samt reningsverk för skrubbevattnet.

– Skrubbertornen tillverkar Meyer enligt våra ritningar medan vi på vår verkstad i Pikis tillverkar komponenterna för rening av skrubbevatten, säger Laura Langh-Lagerlöf, kommersiell direktör för Langh Tech.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-04-21



Lång period av låga oljepriser

Olje- och gassektorn måste tänka långsiktigt för att åstadkomma meningsfulla kostnadsnedskärningar framgår det av en rapport från DNV GL.

Närmare tre fjärdedelar av 921 tillfrågade personer med ledande befattningar i anknytning till olje- och gasindustrin uppger i en undersökning gjord av DNV GL att de förbereder sina företag för en längre period av låga oljepriser
© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-25

Ballastvattenkonventionen dröjer

I slutet av förra året meddelade IMO:s generalsekreterare att ballastvattenkonventionen hade ratificerats. Men siffrorna stämde inte och konventionen väntar fortfarande på att träda i kraft.

I samband med att Indonesien förra året meddelade att de ratificerar ballastvattenkonventionen sade IMO:s dåvarande generalsekreterare Koji Sekimizu att konventionen nu var fullt ratificerad. – Efter generalsekreterarens uttalande var det många som kände att siffrorna nog behövde kollas. IMO tillsatte då en grupp för det, säger Fredrik Larsson, ansvarig för miljöfrågor på föreningen Svensk Sjöfart.

I slutet av förra veckan meddelade gruppen sitt resultat: konventionen har inte uppnått tillräcklig ratificeringsgrad för att träda i kraft.

För att ballastvattenkonventionen ska träda i kraft krävs det att minst 30 flaggstaterna med sammanlagt minst 35 procent av världens samlade bruttotonnage ratificerar konventionen. Så fort ratificeringen är uppnådd dröjer det 12 månader innan reglerna träder i kraft.

Ballastvattenkonventionen hänger ihop med det så kallade IOPP-certifikatet (International Oil Pollution Prevention). Ett certifikat som förnyas vart femte år. Det innebär att när rederierna ska förnya sina IOPP-certifikat nästa gång, efter att konventionen trätt i kraft, måste fartygen ha ett ballastvattenreningsystem.

© Svensk Sjöfartstidning 2016-01-19



Personnel staff what to send to whom

Sari Törnroos (FI, SW, EN)
Personnel manager
+358-18-528285
sari.tornroos@godbyshipping.fi

Information about

- Unexpected crew changes
- Leave of absence
- Paternal/maternal leave
- All crew related issues
- Recruiting recommendations
- Sick leave

Catty Ramsay (FI, SW, EN)
Personnel assistant & payroll
+358-18-528287
catty.ramsay@godbyshipping.fi

Information about

- Philippines
- Apprentices
- Education-related questions/issues
- Certificate-related questions/issues
- Wage-related questions/issues

Documents of

- Philippine certificates, visas etc.
- Dispensations

Sara Ibrahim (SW, EN)
Office assistant
+358-18-528296
sara.ibrahim@godbyshipping.fi

Information about

- Change of address, phone number, email,
- Next of kin, bank account number etc.

Documents of

- All crew certificates, visas, passports etc.
- Crew change plan
- FPA decisions for maternal/paternal leave
- Crew travel receipts (original)
- Tax-cards (original for B-option)
- Doctor's prescriptions or certificate (original)
- Reports of occupational injuries
- Employee agreements (cc to Sari)
- Personnel evaluation reports (cc Sari for all and Catty for apprentices)

☒ **Sara**

Time for a race?

We see a lot of activity in the Minute Competition. In order to further inspire you we will sponsor your entry fee (max 100 euro) for a race during 2016 (running, bicycling, walking...). So do like this

- Register for the race
- Give a notice to Sara.Ibrahim@godbyshipping.fi
- Participate in the race
- Send us copy of receipt of registration payment and digital picture from you participating with some short comments (the material will be published in FlaskPosten/ PulloPosti/Facebook)

We in the office will participate in at least the following

- Anton Hartonen (II-Eng Misana), Cross Country Endurance Race, 23rd April
- Dan and Eva, Gothenburg half marathon, 21st May
- Eva, Dan and Gunnel, Fight Cancer Run, Mariehamn , 11th June
- Christer, Stockholm half marathon, 10th September

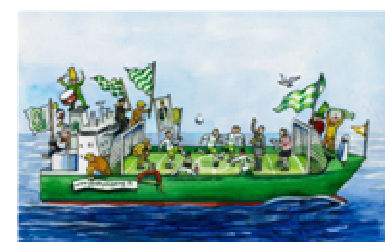
Have fun and good luck!

☒ **Eva & Sara**



I participated Saturday 23.4 to a national cross country race in Parola. Idea of cross country is that whoever in given time (2hrs) rides the most laps is the winner. CC is a mix of enduro and motocross so it really tests your riding skills and physical shape. After a few years break in racing I finished 33rd out of 251 competitors in our class so I'm pretty happy with the result!

☒ **Anton Hartonen**



ISM/ISPS/ISO14001

During 2016/2017 we will have intermediate external audit for ISM/ISPS and ISO 14001 on Mistral and Miranda. Miranda can do the audit in Kotka during the 2 day stay by TRAFI (ISPS) and Lloyds (ISM and ISO14001). Normally TRAFI have given Lloyds authorization to do the ISPS audit on their behalf when the vessel is outside Finland but this is no longer possible. This means we have to coordinate TRAFI and Lloyds to visit Mistral at the same time in Zeebrugge.

Tero Marine has developed a non-conformity module in TM Master and this should be available in end of May. We have received a short demonstration of the module and it seems to cover all the functions we need regarding handling of non-conformities and incidents. If we start to use this module all information and handling of incidents/ non conformity's/ accidents and close call situation would be done directly in TM Master. No need for any paper reports as all information and related documents would be saved in the same place and both office and vessel would have access to it. We are waiting for quotation on the module and will then decide if we will purchase and start using the module.

The ISO 14001:2004 standard has been updated and the new standard was released 2015 this means that at next renewal audit in September 2017 we will be audited according to ISO 14001:2015. In the new standard there is some new requirements on how different statistics are calculated and shown. We will investigate how it should be calculated but I hope the information on the voyage reports and environmental report should be enough information needed from the vessels.

☒ **Mikael T**

Veikkausliiga premiere: HJK-IFK

A big thank you to Erik Turakka and friend for joining us in Helsinki to watch this season's premiere game between HJK and IFK Mariehamn. Although the scores didn't go our way this time (2-0 HJK), we had a great time and hope you and your friend had too. We hope to see next time!

☒ **Sara, Dan, Eva**

Happy birthday...

- Brage Granlund (Link Star), 50 years February 6, 2016
- Jaana Rajasalmi (Mistral), 50 years March 18, 2016
- Anders Wikström (Misida), 60 years May 2, 2016

Big congratulations from the Godby Shipping office!

✉ Sara

WANTED! Recruiting reward

Remember that all employees of Godby Shipping can earn a 500 € bonus when recommending a seaman to the company that gets recruited and stays for at least one year in the company. It's a win-win situation.

Do YOU know any talented workers out there? Share it with us!

✉ Sara



Cobelfret orders at Uljanik

The Croatian shipbuilder has gained a new order for up to six large 5,500 lane metre roro ships from Cobelfret.

The 211 m long by 32 m beam ships are designed for CLdN and Cobelfret's North Sea routes.

© Shippax 2016-03-16

New web-site

Our web-site www.godbyshipping.fi has gotten a well needed make-over by Strax. The goal was to update the design and simplify the usage of the page for employees, customers and job applicants.

What's new?

- Design and layout
- Latest FlaskPosten/PulloPosti issues uploaded and readable in PDF
- Vessel positions in new format
- Job application form
- Links to Facebook and Instagram
- Articles on home page
- Language (first: English, alt: Swedish & Finnish)
- Possibility to put in notes/information for e.g. events

I hope you like it!

✉ Sara

#godbyshipping

We are finally members of the social media family, joining both Facebook and Instagram! Follow us there to see pictures and read our latest news and announcements. Make sure to share your pictures with us by using the hashtag #godbyshipping.

Both accounts will be "opened for business" on Åland Maritime Day May 12, 2016.

Facebook: Godby Shipping AB,
Instagram: @godbyshipping

✉ Sara



Summer Party

Friday 22nd of July 2016 at 1800 hrs

We welcome you and your partner to our garden party at our office at Södragatan 13, Mariehamn. Food and drinks will be served and later in the evening, for those who wish to join, we will continue the celebration at RockOff music festival in central Mariehamn.

We kindly ask you to confirm your participation before 24th of June 2016 to sara.ibrahim@godbyshipping.fi. Please also advise name of accompanying person and if you like to join us for the RockOff festival (tickets will be arranged by us).

Welcome!

Godby Shipping Ab

Dan Mikkola & Eva Mikkola-Karlström



Rahtaustilanne

Midaksen sopimusta CMA CGM:n kanssa samoin kuin Mimerin sopimusta Marinexin kanssa on jatkettu vuodelle ja sopimukset ovat nyt voimassa toukokuuhun sekä kesäkuuhun 2017.

Tapasin molempien yhtiöiden edustajat tammikuussa Karibian matkani yhteydessä ja molemmat olivat tyytyväisiä sekä alukseen että miehistöön.

Link Starin sopimusta Nor Linesin kanssa on jatkettu ja se on nyt voimassa joulukuuhun 2016. Tämän jälkeen Link Star on aikarahdattu tammikuusta 2017 lähtien UPM-Kymmenelle. Rahtausaika on 2+1 vuotta eli optio mukaan lukien vuoden 2019 loppuun. Tämä rahtaus tuli sekä nopeasti että odottamatta.

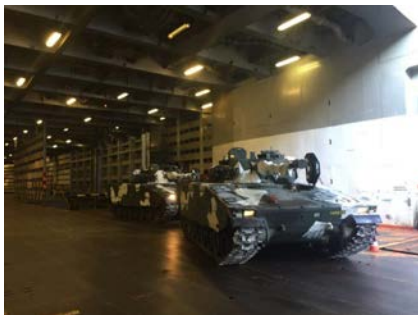
Baltican sopimusta TransProCon kanssa on jatkettu ja se on nyt voimassa joulukuuhun 2016 loppuun. Alus jatkaa linjalla Oulu – Kemi – Antwerpen – Zeebrugge – Göteborg, projekti- ja sotilaslasteilla täydennettynä.

Pidennetyt sopimukset on osoitus tyytyväisestä asiakkaasta. Kiitos teille kaikille, jotka olette hienolla tavalla tehneet Mimerin, Midaksen, Link Starin ja Baltican sopimusten jatkamisen mahdolliseksi!

Yhteenveto rahtaustilanteesta

- Baltica, TransProCon joulukuuhun 2016
- Link Star, Nor Lines joulukuuhun 2016 ja sen jälkeen UPM-Kymmene 2+1 vuotta
- Midas, CMA CGM toukokuuhun 2017
- Mimer, Marinex kesäkuuhun 2017
- Mistral, P&O joulukuuhun 2016 + optio joulukuuhun 2017
- Miranda, Stena RoRo joulukuuhun 2017, edelleenrahtaus (relet) Transfennicalle
- Misana/Misida, Stena RoRo joulukuuhun 2018 + optio, edelleenrahtaus (relet) Transfennicalle

☒ Dan



Baltica Norway March 2016

Telakoinnit

Kuluvana budjettivuotena 1.4.2016 – 31.3.2017 meillä ei ole suunniteltuja telakoiteja. Meidän tulee tämän vuoden aikana yrittää pitää kulut alhaisina ja pysyä budjettiraameissa, koska seuraavana budjettivuonna meillä on viisi suunniteltua telakointia, jotka tulevat vaatimaan resursseja.

Seuraavana budjettivuotena, 1.4.2017 – 31.3.2018, meillä on seuraavat telakoinnit

- Midas, välitelakointi, viimeistään 20.8.2017
- Mimer, välitelakointi, viimeistään 12.9.2017
- Misida, uusintatelakointi, viimeistään 13.10.2017
- Misana, uusintatelakointi, viimeistään 17.10.2017
- Baltica, välitelakointi, viimeistään 31.12.2017

Mistral, Miranda ja Link Star ovat vuorossa vasta sitä seuraavana budjettivuonna (1.4.2018-31.3.2019).

Kaikilla kahdeksalla aluksellamme tulisi jaetuissa kansioissa olla päivitetty telakalista sekä kone- että kansiosastolle, jotta se vaadittaessa voidaan lähettää teknikoille konttoriin. Monet eri asiat voivat johtaa suunnittelemattomaan telakointiin, ja silloin tulee kaikkien telakointien olla listalla.

☒ Christer

Alusten seuraavat telakoinnit, viimeisimmät

- Mimer 20.8.2017
- Midas 12.9.2017
- Misida 13.10.2017
- Misana 18.10.2017
- Baltica 31.12.2017
- Miranda 15.5.2018
- Link Star 28.2.2019
- Mistral 31.1.2019

☒ Micke F

Kalastuskilpailu

Perinteinen kalastuskilpailu – Godby Fishing Championship – järjestetään torstaina 1. syyskuuta 2016.

Kutsuttuja ovat asiakkaat, tavaran-toimittajat, viranomaiset sekä vapaalla olevat päälliköt ja konepäälliköt.

☒ Dan



Tilinpäätös ja budjetti

Tilinpäätös 2015 / 2016

Tilinpäätös kaudelle 1.4.2015-31.3.2016 on suurimmalta osalta valmis, lyhyesti

- tulot budjetin mukaisesti
- käyttö- ja kunnossapitokulut taas reippaasti yli budjetin
- vuoden aikana yhteensä neljä telakointia, joista kaksi suunniteltua (Miranda ja Misana) sekä kaksi suunniteltua aikaisempaa (Mistral ja Link Star)
- Balticalla korkeat kulut omistajanvaihdon ja liikenteen aloituksen yhteydessä
- tulos ja kassavirta huonommat kuin budjetoidut mutta hyväksyttävät ottaen huomioon markkinatilanteen

Budjetti 2016/2017

Budjettia 1.4.2016-31.3.2017 koskien

- keskimäärin pidemmät rahtaus-sopimukset kuin aikaisempina vuosina, jonka takia tulopuoli on paremmin ennakoitavissa
- paremmat rahat suurimmalle osalle aluksista
- liikevaihto noin 25 miljoona euroa
- ei suunniteltuja telakoiteja
- hyväksyttävä kannattavuus sekä hyvä kassavirta
- yleisesti katsottuna 2016/2017 parempi kuin viimevuodet

Yksityiskohtaiset laivakohtaiset tilinpäätösluvut sekä budjetti lähetetään aluksille (päällikkö ja konepäällikkö) toukokuun lopussa.

Parantaaksemme budjetointia sekä kustannusten seuranta, tulemme 2016/2017 lähtien työskentelemään kiertävällä kahdentoista kuukauden budjetilla.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että käymme elo- syyskuussa jälleen läpi budjetti- ja kirjanpitoluvut sekä huomioimme mahdolliset uudet tiedot, jonka jälkeen teemme päivitetyn budjetin aikavälille lokakuu 2016/syyskuu 2017.

Tällä tavoin meillä on aina suhteellisen tuore budjetti seuraavalle kahdelletoista kuukaudeksi.

☒ Dan



Mistralin telakointi Damen/Vlissingen, 11.-18.2.2016

Minä ja Johan lensimme Brysseliin aamulla 10. helmikuuta. Mukana matkassamme oli harjoittelija sekä MNC teknikko. Perillä Brysselissä jouduimme odottelemaan pari tuntia taksia Zeebruggeen, jossa Mistral oli purkamassa viimeisiä lasteja ennen lähtöä Damen telakalle Vlissingeen.

Kun me lopulta tulimme Mistralille, saimme tietää, että purkaus kestäisi laskettua kauemmin, joka tarkoitti, että me myöhästyimme illan telakoinnista ja saimme luvan olla ankkurissa odotamassa seuraavan aamun telakointia.

Telakointi alkoi välittömästi torstai-aamuna, kun vihdoinkin olimme perillä Vlissingenissä ja Mistral oli ”High and Dry” iltapäivällä. Olimme ensimmäistä kertaa mukana telakoimassa sisälle ”venevejään”. Sinänsä onni, että telakointi oli sisätiloissa, sillä sää telakoinnin aikana ei ollut paras mahdollinen.

Rungon puhaltaminen puhtaaksi edellisessä telakoinnissa Odensessa, osoitautui onnistuneeksi teoksi. Väri oli enemmän tai vähemmän vahingoittumaton. Se, mitä olisi pitänyt tehdä, oli koko rungon maalaaminen AF:n maalauksen yhteydessä Vigossa, Portugalissa ennen P&O rahtausta. Tällä kertaa koko pohja AF-maalattiin kolmen vuoden järjestelmällä. Korsteeni maalattiin täysvalkoiseksi vihreällä raidalla yläosassa sinisen sijaan.

DNV-GL tuli alukselle tekemään väli- luokituksen, painolastitankit ryömittiin läpi, sertifikaatit tutkittiin, pohja tarkastettiin sekä mitattiin akselin ja peräsimen välykset. Yksi hankalimmista luokkamiehistä, mitä koskaan olen tavannut.

MacGregor vaihtoi alaruuman luukujen tiivisteet, Rolls Royce huolsi stern thrusterin, molemmat NMF kraanojen vinnit huollettiin sekä paljon muuta huoltotyötä tehtiin oman miehistön toimesta.

Keulaan vaihdettiin melkoinen määrä painautuneita levyjä Färsaarien ajalta.

MNC vaihtoi tietokoneet ja Satpoint satelliittiantennin uuteen.

Hätägeneraattorin kanssa tuli ongelmia ulostelakoinnissa, kun maasähkö kytkettiin pois. Hätägeneraattori ei tahtonut startata. Starttimoottori otettiin irti ja puhdistettiin. DNV-GL näki kuitenkin,

että starttimoottori kannettiin pois hätägeneraattorihuoneesta.

Asennuksen jälkeen moottorin käynnistys ja pysäytys testattiin ilman ongelmia ja sen jälkeen testattiin vielä manuaalinen käynnistys ja pysäytys automaatiopaneelista ilman ongelmia.

DNV-GL:n kanssa testatessa ilmeni taas ongelmia. Starttimoottori otettiin jälleen pois ja avattiin. Se asennettiin takaisin ja testattiin uudelleen starttaamalla ja pysäyttämällä kone ja kaikki toimi hyvin, mutta kesken kaiken kone käynnistyi itseksensä. Otimme yhteyttä telakkaan saadaksemme sähkömiehet laivalle.

Sähkömiehet mittasivat starttimoottorin ja totesivat sen olevan ok. Sähkömiehet löysivät palaneen diodin eräästä piirikortista. He mittasivat kortin ja kokeilivat vaihtaa diodin, mutta se ei auttanut asiaa. Sähkömies ja kakkosmestari tulivat siihen tulokseen, että pysäytysolenoidi oli enemmän tai vähemmän loppu. Laivalta löytyi kuitenkin uusi pysäytysolenoidi.

Myöhään illalla kaikki oli viimein asennettu ja tämän jälkeen kaikki testattiin vielä neljä kertaa, jotta olisimme varmoja, että kaikki toimii. Päällikkö lähetti ”Masters Declaration” luokalla ja lähdimme matkaan seuraavana aamuna.

Damen oli hyvä ja pystyvä telakka, minne voi mennä uudestaan. Mutta parasta on hermojen säästämiseksi ottaa luokan tarkastaja täältä pohjoisemmasta mukaan.

Suurkiitos kaikille telakoinnissa mukana olleille miehistönjäsenille!

☒ **Micke F & Mickel**



Baltica Norway March 2016

Link Starin telakointi Landskrona 17-30.3 2016

Link Star telakoitiin Öresundin kuivatelakalla Landskronassa. Link Star saapui torstaina 17. maaliskuuta aamupäivällä ja siirtyi suoraan uivaan telakkaan. Ilta-päivän aikana alus oli jo kuivilla ja ensimmäinen pohjantarkastus voitiin suorittaa.

Tanskan edustalla tapahtuneen hiekkasärkkäseikkailun aiheuttamien pohjavaurioiden lisäksi löydettiin joitakin kolhuja, jotka täytyi korjata. Pohjaan vaihdettiin runsaat 7.000 kg terästä. Muuten pohjan maali oli suhteellisen hyvässä kunnossa ja se tarvitsi vain vähän pistepuhallusta.

Peräsimen mittausten yhteydessä huomattiin, että alemman laakerin välys oli liian suuri ja se täytyi vaihtaa. Peräsimen piti joka tapauksessa irrottaa akselin vetoa varten. Akselin laakerit mitattiin ja arvot vastasivat uudisasennuksen arvoja. Samalla vaihdettiin akseliin sekä ulko- että sisätiivisteet.

Keulapotkurin huolsivat teknikot Flow-serveriltä Saksasta.

Konepuolella haalattiin pääkoneen yksi linja, työn teki aluksen oma koneporukka, ABB Turbo huolsi turbiinin.

Pohjaventtiilit tarkastettiin. Sewage-tankki puhdistettiin ja puhallettiin. Bloksma-jäähdyttimet puhdistettiin ja koeponnistettiin. Sähkömoottorit ja generaattorit meggattiin.

Laiivan miehistö ajoi ruostetta ja maalasivat torpan keulapuolen, alaruuman luukun tiivistepinnat, lastiruuman tiivistepinnat ja paljon muuta.

DNV GL oli laivalla väli luokittamassa, painolastitankit ryömittiin läpi, sertifikaatit tarkastettiin, pohjantarkastus tehtiin, akselin ja peräsimen välykset mitattiin.

Yleisesti ottaen telakointi sujui enemmän tai vähemmän täydellisesti. Telakka hoiti kaiken erittäin hyvin ja sitä voi suositella tuleviin telakointeihin.

Suuri kiitos kaikille miehistönjäsenille, jotka olitte mukana telakalla!

☒ **Micke F**

STCW Manila refresher-kurssi AFF ja LBM

Godby Shipping järjestää Ålands Sjösäkerhetscenterin johdolla seuraavat kurssit; ilmoittautumiset Cattyille

- Ma-ke 8-10 elokuuta
- Ma-ke 12-14 syyskuuta
- Ma-ke 10-12 lokakuuta

Mikäli sinulla on vahtimiehen vakanssi, ja sinulla on esimerkiksi vahtiperämiehen pätevyyskirja tai opiskelet korkeampaa tutkintoa (vahtiperämies- / vahtikonemestari-tutkintoa varten), tämä päivityskurssi (venemies ja pelastuslauttakurssi sekä päällystön palokurssi) on sinua varten.

Ystävällisesti järjestäkää vaihtonne siten jo nyt, että kaikki, joiden on käytävä kertauskursseja, pääsevät mukaan.

Kurssikieli on ruotsi ja kurssimateriaalin saa suomeksi, pärjää hyvin koulu-ruotsilla.

Ilmoittautumiset ja mahdolliset lisäkysymykset lähetetään catty.ramsay@godbyshipping.fi

Kurssipaikkoja jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä täyttämällä ensisijaisesti elokuun ja syyskuun kursseja.

1.1.2017 alkaen yllämainittujen kursien todistukset on oltava alle viisi vuotta vanhoja huolimatta yhdistetyn lisäpätevyyskirjan (COP:n) voimassaolopäivästä.

☒ **Catty**

Onnea

Haluamme toivottaa Richard Tokmanille (Mistral), Benjamin Frimanille (Mistral), Jonas Teirille (Link Star), Anne Vajesojalle (Miranda) ja Kaarlo Lähdelle (Mimer) kaikkea hyvää ja paljon onnea uusien haasteiden parissa.
☒ **Sara**

SV:n kultamitali

Suomen Varustamot ry jakaa kultamitaleja merkinä ja arvostuksena pitkästä ja ansiokkaasta työstä ulkomaanliikenteen kauppalaivastossa. Mitalit myönnetään kyseessä olevan jäsenvarustamon esityksestä.

Tänä vuonna mitalit jaetaan Merenkulun Päivänä Maarianhaminassa. Meiltä palkitaan Leif Sviberg (päällikkö m/v Link Star) ja Allan Nyman (kiertävä konepäällikkö). Muut mitalistit ovat Antti Rossi (päällikkö Tallink-Silja), Johan Sandberg (keittiömestari Viking Line) ja Erik Jansson (sisustuskorjausmies Viking Line).

Kiitämme Leifiä ja Allania hyvin suoritetusta työstä sekä odotamme hyvän yhteistyömme jatkuvan.

☒ **Eva & Dan**



Kiitos!

Suurkiitos Mirandan miehistölle sekä konttorihenkilökunnalle muistaessanne minua 50-vuotispäivän!

☒ **Henrik Ekholm**

Lämpimät kiitokset teille sinne konttorille synttärilahjan johdosta. Mukavaa kevättä kaikille.

☒ **Jaana Rajasalmi**

Suuret ja lämpimät kiitokset paketista, sisältö oli erittäin mieleinen ja ollut jo kovassa käytössä :)

Kiitän mukavista vuosista ja toivotan teille kaikille hyvää kevättä, oli ilo työskennellä Godby Shippingillä. Kevät terveisin.

☒ **Anne Vajesoja**

Misidan kokkistuerti Anders Wikström kiittää miehistöä ja konttoria lahjoista ja muistamisesta 60 vuotispäivän johdosta.

☒ **Anders Wikström**

Johtamistaidon kehittäminen



Me kaikki konttorissa olemme vuoden 2015 aikana osallistuneet Birgitta Erikssonin, AdderaMerasta, vetämään johtamistaidon kehittämiseen. Jatkamme tätä vuonna 2016 ja olemme laajentaneet toimintaa kaikille päälliköille tarkoitettuun johtamistaidon kehittämisspäivään, jonka pidämme päivää ennen päällystökokousta. Teemme tämän

1. jotta voisimme paremmin toteuttaa johtajuuttamme
2. koska haluamme paremman tietoisuuden itsestämme
3. koska olemme kiinnostuneita, miten vaikutamme toisiimme

Konttorista Sari ja Eva osallistuvat tähän päälliköiden päivään.

Osana tätä projektia olemme myös tehneet IPU profiilianalyysin. Mielestämme on kiinnostavaa ja opettavaa saada syvempää tuntemusta itsestämme sekä millaisia olemme ja miten kommunikoidemme muiden kanssa. Ennen kurssia kaikki ovat tehneet IPU-analyysin, joka tehdään nettilinkin kautta.

Testi toteutetaan laittamalla neljä eri väitettä arvojärjestykseen 24 kertaa, tämä ottaa noin 10-15 minuuttia. Pian vastauksien lähettämisen jälkeen voi lukea henkilökohtaisen raportin itseltään. Kukaan muu kuin testin tehnyt ei näe vastauksia tai analyysiä, jollei itse aktiivisesti jaa sitä muille. Tämä ei ole mikään koe, ei ole olemassa oikeita tai väärä vastauksia.

Olemme järjestäneet / tulemme järjestämään kolme tilaisuutta, Helsingissä 30. maaliskuuta, Maarianhaminassa 27. huhtikuuta ja Turussa 18. toukokuuta.

Vastaanotto on ollut huomattavasti positiivisempaa kuin osasimme odottaa. Ensi vuonna tulemme laajentamaan ryhmää konepäälliköillä.

☒ **Eva**



Finnlines lähdössä pörssistä

Grimaldin hallussa olevien Finnlinesin osakkeiden määrä oli noussut jo 93 prosenttiin. Omistus on noussut senkin jälkeen kun työeläkeyhtiö Ilmarinen myi lokakuussa oman 10 prosentin siivunsa pois. Finnlines on hyvässä iskussa.

Yhtiö sai aikaiseksi tärkeän tuloskäänteen neljä vuotta sitten.

© MEPA uutissähke 2016-02-01



Finnlinesin Naantalin liikenne kasvaa

Tema Transport haastatteli Finnlines Ship Managementin johtaja Mikael Lindholmia, joka odottaa Naantali-Kapellskär liikenteen kasvavan tänä vuonna 30 pros. Aluksiin on tehty ja tehdään teknisiä uudistuksia, samoin oleskelu- ja hyttitiloihin. Kesän alusta reittiä hoitaa kolme alusta.

© MEPA uutissähke 2016-02-15

Stena valmistelee suurta laivatilausta

Stena Line on solminut esisopimuksen neljän matkustaja-autolautan rakentamisesta Kiinassa. Laivojen kapasiteetti 3.000 lm + 1.000 pax. Polttoaineena voidaan käyttää sekä LNG:ta että metanolia. Laivojen olisi tarkoitus valmistua vuosina 2019 ja 2020 Pohjois-Euroopan liikenteeseen.

© MEPA uutissähke 2016-04-11



Image credit: Stena Line

Finnlinesin operatiivinen tulos kaikkien aikojen paras

Tulos ennen veroja oli 53,2 miljoonaa euroa, jossa on kasvua 45 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

Liikevaihto laski noin neljä prosenttia 511 miljoonaan euroon johtuen osittain rahtiin liittyvän polttoainelisan alenemisesta. Yhtiön hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei tilikaudelta jaeta osinkoa pakokaasupesuri-investointiohjelman johdosta.

© MEPA uutissähke 2016-02-29

3 suomalaislaivaa San Juanissa

Harvinainen tilanne Karibialla 14. maaliskuuta; Godby Shippingin Midas ja Mimer, sekä Boren Auto Baltic olivat samaan aikaan San Juanissa, Puerto Ricossa. Kaikki kolme alusta operoivat alueella säännöllisessä reittiliikenteessä.

© MEPA uutissähke 2016-03-21



Deltamarin mukana Stenan uudisrakennuksissa

Laivojen suunnittelun lisäksi Deltamarin osallistuu laivojen rakentamiseen ja rakentamisen johtamiseen AVIC SHIPin ja AVIC Weihain kumppanina. Se sisältää myös hankinnan ja valvonnan. Deltamarin on aiemmin kehittänyt laivakonseptin yhdessä Stenan kanssa.

Alukset ovat suunniteltu Pohjois-Euroopan liikenteeseen ja erityistä huomiota on kiinnitetty niiden energia- ja tehokkuuteen sekä rahtikapasiteetin kasvattamiseen.

© MEPA uutissähke 2016-04-11

Hyvä vuosi Eckerölle

Rederi Ab Eckerön tulos viime vuodelta oli verojen jälkeen 11,7 MEUR. Polttoainekulut sekä henkilöstö- ja materiaalikulut laskivat.

Konsernilla on matkustaja-alukset Birka Stockholm, Eckerö ja Finlandia sekä roro-laivat Shipper ja Exporter.

© MEPA uutissähke 2016-03-21

Bore myyty Spliethoffille

Kaikki Boren liiketoiminnot, mukaan lukien Boren koko henkilökunta, yhdeksän RoRo-aluksen laivasto ja Bore-tavaramerkki siirtyvät Spliethoffille.

Bore vuokraa aluksiaan linjaoperaattoreille ympärivuotiseen rahtiliikenteeseen Pohjanmerellä, Itämerellä, Välimerellä ja Karibianmerellä.

– Toivotamme Boren henkilöstön tervetulleeksi. Uskomme, että Bore tulee menestymään osana konserniamme, totesi Spliethoff-konsernin talousjohtaja Michel Fransen.

© MEPA uutissähke 2016-04-25



Lundqvistin rakennussarjan kolmas alus koeajolla

106.000 dwt:n aframax-tankkeri on nimetty Primeroksi, jollainen oli varustamon laivastossa viimeksi 1984. Uusi Primero tulee purjehtimaan Bahaman lipun alla.

© MEPA uutissähke 2016-02-22

Lundqvist ei operoi vanhoilla tankkereilla

Varustamolla on nyt liikenteessä 10 aframax-tankkeria ja keväällä joukkoon liittyy Alfa Alandia. Vuonna 2018 valmistuu kaksi uudisrakennusta. Tuolloin tulevat varustamon vanhimmat, Alfa Britannia ja Alfa Germania 20 vuoden ikään. Tj Ben Lundqvist antoi lehtihaastattelussa ymmärtää, että ne todennäköisesti myydään.

© MEPA uutissähke 2016-03-07

Meriauran Mirva VG laskettu vesille

Meriaura Groupin ympäristöystävälliset alukset on rakennettu hollantilaisella Royal Bodewes-telakalla. Eeva VG luovutetaan Meriaura Groupille heinäkuun lopussa ja Mirva VG syksyllä.

Molemmat alukset maksavat noin 12 miljoonaa euroa. Pituutta niillä on 103 metriä ja leveyttä 13 metriä. Meriaura Groupin ja Foreship Ltd:n sekä Aker Arctin Technologyn kehittämä eco-coaster laivamalli on erittäin tehokas kuivalastialus, joka pystyy käyttämään voimalähteenä biopolttoainetta.

© MEPA uutissähke 2016-03-21



Eeva VG vesille

Meriaura Groupin Royal Bodewes-telakalta tilaamista VG EcoCoastereista ensimmäinen, nimeltään Eeva VG, laskettiin vesille 5.2.2016.

Alus hinattiin proomun päällä Stettiniin uivaan telakkaan jossa vesillelasku tapahtui. Alus rakennetaan loppuun ja varustellaan Papenburgissa ja se luovutetaan tilaajalleen Meriaura Groupille loppukesästä 2016 ja toinen EcoCoaster syksyllä 2016.

© MEPA uutissähke 2016-02-15

mv Angelina myyty

Dennis Maritime myi Angelinan Färösaarille samalle yhtiölle, joka osti mv Josefina.

© MEPA uutissähke 2016-02-22



Yhä vähemmän merialan opiskeiljoita Ahvenanmaalta

Tilastojen mukaan Högskolan på Åland merenkulun koulutuksesta valmistuneista vuonna 2015 suurin osa tuli Ruotsista.

Merikapteeniopiskelijoista ruotsalaisia oli 11, Ahvenanmaalta 1 ja Suomesta 1. Konepäällikköopiskelijoista 9 oli ruotsalaisia, 6 ahvenanmaalaisia ja 5 suomalaisia.

© MEPA uutissähke 2016-03-21

Ahvenanmaan kauppalaivasto kasvanut

Maakunnan alusten kokonaiskantavuus hipoo miljoonaa tonnia. Yli 300 brt:n aluksia oli vuodenvaihteessa 42.

Mukaan lasketaan Lundqvistin Bahaman lipun alla olevat alukset ja Maarianhaminaa kotipaikkanaan käyttävät Finnlinesin alukset.

Ahvenanmaan tilasto- ja tutkimustoimiston sivuilta löytyy linkkejä merenkulutilastoihin.

© MEPA uutissähke 2016-02-08

**Godby Shippingin
päivystyspuhelin
+358-50-5244 123**

Meriliikenteen kuljetukset laskussa

Ulkomaan meriliikenteessä kuljetettiin tavaraa vuonna 2015 yhteensä hieman yli 89 milj. tonnia. Vientiä oli 44,7 miljoonaa tonnia eli 7,4 prosenttia edellistä vuotta vähemmän. Tuonnin osuus kuljetuksista oli lähes yhtä suuri, 44,5 miljoonaa tonnia. Tuonti supistui 7,4 prosenttia vuoden takaisesta.

Viennissä vähentyivät malmien, raakamineraalien, paperin, sahatavaran ja öljytuotteiden kuljetukset. Tuonnissa vähentyi erityisesti raakaöljyn, raakapuun, raakamineraalien, kivihiilen, metallien ja kemianteollisuuden kuljetukset.

Kauttakulkuliikenteessä vienti Suomen kautta väheni 16,7 prosenttia ja tuonti väheni 40 prosenttia.

© MEPA uutissähke 2016-03-28

Enemmän aluskäyntejä

Suomen satamiin saapui vuonna 2015 yhteensä runsaat 30.200 alusta, joka on 1,5 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Suomalaisten alusten osuus säilyi lähes ennallaan, niitä oli yhteensä noin 10.200. Matkustajia ulkomaan liikenteessä kuljetettiin kaikkiaan runsaat 18,5 miljoonaa, joka on 2,0 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Ruotsinliikenteessä matkustajia oli 8,8 miljoonaa. Vironliikenteessä matkustajia oli 8,4 miljoonaa, joka on 45,4 prosenttia kokonaisliikenteestä.

© MEPA uutissähke 2016-03-28

Pätevyyskirjat sähköisesti

Trafissa on otettu käyttöön uusi järjestelmä pätevyyskirjojen käsittelyä ja merimiesrekisterin hallinnointia varten.

Samassa yhteydessä julkaistiin sähköinen palvelu pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemisesta.

Lisätietoja

<https://asiointi.trafi.fi/web/asiointi/henkiloasiakkaat/merenkulku-ja-veneily/patevyyskirjan-hakeminen>

© MEPA uutissähke 2016-04-11

MEPA sjöfartens dag -tapahtumassa 12.5.

Maarianhaminassa Alandica Kongressikeskuksen tapahtumassa MEPAlla on oma messuosasto. 2. krs Ryssö-kabinetissa luennoidaan ForMaresta klo 1000-1145. Paikalla voi myös kokeilla inBody-laitetta. Samalla voi tutustua muuhun Sjöfartens Dag-tarjontaan.

© MEPA uutissähke 2016-05-02

Itämeren öljypäästöt vähentyneet

Aluksista peräisin olevia päästöjä havaittiin viime vuoden aikana Itämerellä yhteensä 200, joista 82 oli pieniä öljypäästöjä. Havaittujen öljypäästöjen määrä on laskenut 15 vuoden aikana tasaisesti. Vuonna 2000 öljypäästöjä havaittiin 472 ja vuonna 2010 yhteensä 149.

© MEPA uutissähke 2016-05-02

Mein Schiff 5 laskettiin vesille

Meyer Turun telakalla laskettiin perjantaina 15.1. vesille ensimmäinen kokonaan Meyerin perheen omistuksessa rakennettu laiva.

Mein Schiff 5 on sisaralus viime keväänä telakalta luovutetulle Mein Schiff 4:lle. Mein Schiff 5 on 295 metriä pitkä ja 36 metriä leveä. Miehistöä alukseen mahtuu noin 1000.

© MEPA uutissähke 2016-01-18



Turun Telakka plussalle

Turun telakan ensimmäinen kokonainen vuosi Meyerin perheen omistuksessa on nostanut telakan suosta. Toimitusjohtaja Jan Meyerin mukaan tulos vuodelta 2015 on hiuksenhienosti plussalla.

Vuonna 2014 telakka, joka silloin oli vielä suurimman osa vuodesta eteläkorealaisen STX:n omistuksessa, teki raskaat tappiot. Omistus vaihtui vasta syyskuun loppupuolella 2014. Konserni oli noin 22 miljoonaa euroa tappiolla.

Myös kaksi edeltävää vuotta olivat erittäin surkeita, tappiota syntyi vuonna 2013 lähes 54 miljoonaa ja 2012 46 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2016-01-18

Turun telakalla YT-neuvottelut

koskevat yhtiön mukaan sataa henkeä. Turun telakan tilauskirjan hyvästä tilanteesta huolimatta tälle keväälle osuu osaan tuotantoa hiljainen kohta, minkä johdosta henkilöstöryhmien edustajat kutsuttiin yt-neuvotteluihin.

Telakan yt-neuvottelut herättävät spekulatioita siitä, että Tallink ei kenties aiokaan tilata toista laivaa Turusta.

© MEPA uutissähke 2016-02-01

Turun telakka investoi

Meyer Turku aloittaa mittavan investointiohjelman Turun telakalla.

Ensimmäisessä vaiheessa yhtiö hankkii 30 miljoonaa euroa maksavan nosturin.

Jättimäisen nosturin on tarkoitus olla toiminnassa keväällä 2018. Uusi 1.200 tonnin nosturi kolminkertaistaa telakan päivittäisen nostokapasiteetin ja se mahdollistaa isompien ja pitemmälle varustelujen rakentamisen.

© MEPA uutissähke 2016-02-08

Kölinlasku Turussa

Tallinkin tilaaman 200.metrisen laivan kölinlaskun yhteydessä odotettiin tietoa mahdollisen toisen laivan tilaamisesta.

Tallinkin toimitusjohtajan Janek Stalmeisterin mukaan option käyttämisestä tai sen käyttämättä jättämisestä ei ole tehty päätöstä. Toisen laivan tilaus Tallinkilta olisi tärkeää telakalle työllisyyden takia. Paksusta tilauskirjasta huolimatta tälle keväälle osuu osaan tuotantoa hiljainen kohta, minkä takia telakalla aloitettiin lomautuksia koskevat yt-neuvottelut tammikuun lopussa.

© MEPA uutissähke 2016-02-15

Tallink ei käyttänyt optiota

Tallinkin on odotettu tilaavan sisar-laivan Turun telakalla parhaillaan rakenteilla olevalle, nesteytetyllä maa-kaasulla kulkevalle alukselle. Tallinkin tilaushaluja lienee kuitenkin hillinnyt yllättävä laivakapasiteetin lisääntymisen, kun vanha Silja Europa-alus palautui takaisin vuokraajaltaan Australiasta.

© MEPA uutissähke 2016-03-07

Aasian telakat ahtaalla

Isojen, yli 10.000 TEU:n konttilaivojen tilaukset ovat kuivahtaneet häkellyttävän nopeasti. Tankkereiden kysyntä on vajonnut nopeasti ja vuoden vaihteesta lähtien uusia aluksia on tilattu vain kolme.

Asiantuntijoiden mukaan markkinoilla ei ole näkyvissä nopeaa elpymistä. Näkymien harmaus ajaa erityisesti korealaisia, kiinalaisia ja japanilaisia telakoita ahtaalle.

© MEPA uutissähke 2016-04-25

Helsingin Telakalla tilauksia

Arctech Helsinki Shipyard on pääsemässä pitkästä tappioputkestaan. – Nyt tilauksia on hyvin ja telakan kapasiteetti on täyskäytössä, kertoo Arctech Helsinki Shipyardin toimitusjohtaja Esko Mustamäki.

Tilauskirjoissa on tällä hetkellä viisi jäänmurtaajaa, joista neljä on tilattu Venäjälle ja yksi Suomeen. Venäjän suurin varustamo Sovcomflot on tilannut Arctechilta neljä arktista huoltoalusta. Telakka on jo toimitannut varustamolle kaksi laivaa aiemmin. Jäänmurtaaja Polaris valmistuu telakalta lähiviikkoina.

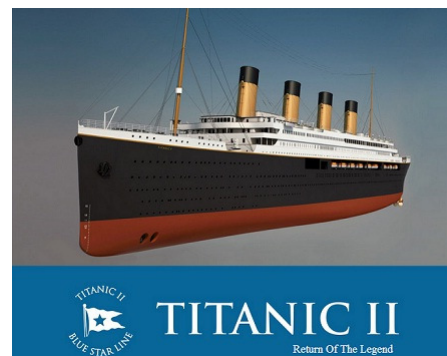
© MEPA uutissähke 2016-03-21

Deltamarin koordinoi Titanic II-suunnittelua

Titanic II lähtee liikenteeseen vuonna 2018 ja on suomalaisen laivojen suunnitteluun erikoistuneen Deltamarin koordinoima. Titanic II rakennetaan Kiinassa Nanjingissa CSC Jinlingin telakalla ja se on yhtä loisteliaa kuin alkuperäinen Titanic.

Huippumoderni teknologia erottaa sen kuitenkin aiemmasta. Hankkeen taustalla on australialainen kaivospohhatta Clive Palmer ja hänen omistamansa Blue Star-laivayhtiä.

© MEPA uutissähke 2016-02-15



Helsingin telakka rakentaa tankkerin

Rakennettava tankkeri tulee ympärivuotiseen liikenteeseen Yamalin niemimaan arktisille vesille. Tekniikka & Talouden saamien tietojen mukaan suuressa Yamal LNG-projektissa tarvitaan kaasukondensaatin kuljettamiseen kaksi tankkeria. Toinen on tilattu Kiinasta ja toinen Suomesta.

© MEPA uutissähke 2016-03-07

Meriauran uudisrakennukset kuljevat bioöljyllä

Meriaura-konserni on kehittänyt itse ekolaivaa yhteistyössä Foreship Ltd:n ja Aker Arctic Technologyn kanssa.

VG Ecooaster on energiatehokas kuivalastialus, joka pystyy käyttämään voimanlähteenä vaihtoehtoisia polttoainetta, Ecofuelia. Koneisto ja runko on optimoitu 10,5 solmun nopeuteen avovesiolosuhteisiin siten, että 1A jääluokan vaatima reserviteho tuotetaan dieselsähköisesti boosterikoneikolla eli eräänlaisella hybridijärjestelmällä.
© MEPA uutissähke 2016-02-29

LNG-bunkraus Suomessa

Meriliikennestrategian keskustelupalaverissa Helsingissä alan toimijat pohtivat mm LNG -kysymyksiä.

Containerships-yhtiö aikoo bunkrata tulevat konttilaivansa Rotterdamissa.

Tällä hetkellä LNG tuotava Suomeen varastointi ja jakelu laivoille on haaste. Arvellaan, että 2020 LNG:ta saisi Pietarista.
© MEPA uutissähke 2016-01-18

Moottoripurje säästää

Bore-varustamon alukselle pilottiprojektissa asennetut kaksi roottoripurjetta toivat riippumattoman Napa-yhtiön testeissä 6,1 prosentin säästön.

Roottoripurje tuo apukonetehoa pääkoneen rinnalle ja korvaa tuulivoimalla polttoaineen käyttöä.
– Isommilla roottoreilla päästään jo 10–20 prosentin säästöön, Norsepowerin toimitusjohtaja Tuomas Riski sanoo.
© MEPA uutissähke 2016-02-01

Valmetin rikkipesurit

Valmet toimittaa pakokaasujen rikkipesurijärjestelmän myös kahteen uusimpaan TUI Cruisesin tilaamaan Mein Schiff-risteilijään. Valmetilla on jo aiempaa kokemusta pakokaasupesureista risteilijöihin ja TUI Cruisesin uusien tilausten jälkeen jo Valmetin pesureita on kaikkiaan kuudessa risteilijässä.
© MEPA uutissähke 2016-02-29

Suomen varustamot puoltavat tyypipäästörajoituksia

Toisaalta Suomi on ainoa Itämeren maa, joka ei ole ilmoittanut kantaansa merenkulun tyypipäästörajoitusten aikatauluun. Hallitusohjelman mukaan ”teollisuuden kustannuksia ei vaalikauden aikana lisätä hallituksen toimesta”. SV:n tj Olof Widenin mukaan on kuitenkin hyvin todennäköistä, että vuoden 2021 mennessä uudet alukset pystyvät täyttämään vaatimukset.
© MEPA uutissähke 2016-03-07

Tyypipäästörajoitukset koskevat vain uusia laivoja

Itämeren rantavaltiot ja EU ovat päässeet sopuun laivaliikenteen tyypipäästöjen vähentämisestä.

Trafin arvion mukaan Suomeen suuntautuvan merenkulun kustannukset lisääntyisivät ensi vuosikymmenellä vain korkeintaan kuudella miljoonalla eurolla vuodessa verrattuna lievempien typpimääräysten merialueisiin.
© MEPA uutissähke 2016-03-14

Teollisuus nyreissään merenkulun ympäristömääräyksistä

Metsäteollisuuden tuotteista 90 prosenttia menee vientiin ja 90 prosenttia kuljetuksista tapahtuu meriteitse. Uudet rajoitukset edellyttävät aluksissa katalysaattoreita, mikä nostaisi rahtihintoja 2–5 prosenttia.

Metsäteollisuus muistuttaa, että merikuljetuksen rasitteena on jo rikkidirektiivi, jonka kustannukset ovat metsäteollisuudelle 65–90 miljoonaa euroa vuodessa. Valmisteilla on myös sääntelyä merenkulun hiilidioksidipäästöihin ja painolastivesiin liittyen.
© MEPA uutissähke 2016-03-14

Langh Tech sai merkittävän tilauksen

Yhtiö on sopinut hybridiskrubberitoimituksista Meyerin Papenburgin telakalla rakennettavaan kahteen Norwegian Cruise Linen tilaamaan risteilijään. Installaatiot valmistetaan osittain Piikkiössä.
© MEPA uutissähke 2016-04-25

Painolastisopimus voimaan aikaisintaan 2017

Trafin erityisasiantuntijan Ville-Veikko Intovuoren mukaan käsittelylaitteistojen asennukseen on myös siirtymäaika.

Laitteet pitää olla vanhoissa aluksissa viimeistään vuonna 2022. Sopimuksen voimaantulon jälkeen valmistuneita aluksia sopimus koskee heti.
© MEPA uutissähke 2016-04-11

Nykyiset laitteistot eivät sovellu Itämeren olosuhteisiin

Itämeren erikoisuuksia ovat vähäsuolaisuus, sameus ja talviolot.

Toimitusjohtaja Olof Widén Suomen varustamoista uskoo, että suomalaisvarustamot hakevat vapautusta painolastivesien käsittelystä tietyille reiteille.

Trafi voi myöntää vapautuksia esimerkiksi kahden sataman väliselle säännölliselle reitille.
© MEPA uutissähke 2016-04-11

Painolastiveden puhdistusta pohjoisen oloissa

Wärtsilän mukaan vaan vieraslajit pystytään hyvin puhdistamaan vesistä Suomenlahdellakin. Wärtsilä on kehittänyt laitteistoja jotka on sertifioitu toimimaan kylmässä ja pakkasessa sekä sameissa ja vähäsuolaisissa vesissä, sanoo Wärtsilän ympäristöliiketoiminnan johtaja Juha Kytölä.
© MEPA uutissähke 2016-04-18

Välimeren laivaliikenteellä suuret päästöt

Välimeren laivaliikenne aiheuttaa 40 % Euroopan merialueiden hiilidioksidipäästöistä ja 49 % rikin oksidien päästöistä.

European Monitoring and Evaluation Programme-päästökartoitus on kuitenkin huomattavasti yliarvioinut Välimeren alueen laivapäästöjä.

Uuden kartoituksen perusteella voidaan arvioida mm. meriliikenteen tuottamien kasvihuonekaasujen vähentämistä. Kansainvälinen Merenkulkujärjestö IMO on parhaillaan käsittelemässä tätä asiaa Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden pohjalta
© MEPA uutissähke 2016-04-25

Godby Shipping Ab