

Kıyı savaş gemisi kızağa konu Keel of littoral combat ship laid



Freedom (LCS 1) isimli kıyı savaş gemisi 2 Haziran 2005 tarihinde kızağa konu. Gemi ABD Deniz Kuvvetlerinin ilk Kıyı Savaş Gemisi (Littoral Combat Ship – LCS) olma özelliğini taşıyor. LCS, sığ kıyı sularında düşman tehdidini ortadan kaldırmaya yönelik olarak dizayn edilmiş yeni bir yüzey savaş gemisi sınıfı. Freedom'un inşaatı Marinette Marine tersanesinde sürüyor. Gemi Donanmaya 2006 yılı sonlarında teslim edilecek. Deniz Harekâtları Başkanı Amiral Vern Clark, "Üç yıl kadar önce Donanmanın geleceği için yeni bir viz-

yonun hayalini kurmaya başlamıştık. Bugünse Amerikan deniz gücünün bu vizyonu ilk Kıyı Savaş Geminin omurgasına kazınacak. Bu yeni geminin adı USS Freedom olacak," dedi. LCS sınıfı savaş gemileri Donanmaya hızlı, manevra kabiliyeti yüksek, sığ sularda seyretme elverişli su çekimi az olan ve görev esnekliğini en üst düzeye çıkarmaya yönelik tasarlanmış gemiler sağlayacak. Geminin ilk görevleri arasında mayınla mücadele, denizaltı savunma harbi ve yüzey harbi bulunacak.

The keel was laid for Freedom (LCS 1), on June 2, 2005, marking a significant milestone in production of the U.S. Navy's first Littoral Combat Ship (LCS). LCS is a new class of surface combatant, designed to defeat enemy threats in shallow coastal waters. Freedom is under construction at Marinette Marine and will be delivered to the Navy in late 2006. "It was barely three years ago that we dared to dream of a new vision for our Navy's future," said Chief of Naval Operations Adm. Vern

Clark. "Today that vision of American seapower will be welded into the keel of the very first Littoral Combat Ship - and that ship shall be called the United States Ship Freedom." LCS provides the Navy with fast, maneuverable and shallow draft ships aimed at maximizing mission flexibility. The ship's first missions will include mine warfare, anti-submarine warfare and surface warfare.

Kaynak // Source: Stockhouse.com

Okyanus navlun ücretlerinde düşüş Collapse in ocean freight rates



A na dökme yük hatlarında okyanus navlun ücretleri düşüyor. Demir cevheri, kömür ve tahıl gibi dökme mallara olan talepte düşüş olduğu inancı güçleniyor. Geçtiğimiz ay fiyatlarda sert bir düşüş görüldü. Sektör temsilcileri bunun nedenini, Çin'deki maden talebinin beklenmedik bir şekilde sessizliğe bürünmesi sebebiyle büyük Capesize gemilerin kiralanmasında bir azalma olmasına bağlıyor. Baltık Endeksi 2004 yılı Temmuz ayından bu yana görülen en düşük seviyesine indi. Denizcilik sektörü raporları, demir cevheri navlun ücretlerinin özellikle Avustralya ve Brezilya (menşei) ile Avrupa ve Çin (varış yeri) arasında olmak üzere Nisan ayı başından bu yana yüzde 33 ile yüzde 44 arasında gerilediğini gösteriyor. Örneğin Nisan ayı başlarında demir cevheri için ton başına 38.50 USD olan Brezilya-Çin arası navlun ücreti şimdi 21.75 USD'ye kadar düştü. Aynı dönem boyunca Avustralya-Avrupa hattı ücretleri de tonu 21.4 USD'den 14 USD'ye düştü. Kö-

mür ve tahıl spot navlun ücretleri de benzer bir akıbete uğradı. Düşüş özellikle Capesize gemilerde (165,000 DWT gemiler) oldukça sertti. Piyasadaki bazı oyuncular düşen çelik fiyatlarının Çin gibi demir cevheri ithalatçısı ülkelerin sevkiyatları ertelemeleri yönünde teşvik ediyor olabileceğine inanıyor. Ancak sevkiyatların ertelenmesinin nedeninin düşüşe geçen bir piyasada daha ucuz navlun ücretleri almaya çalışmak olduğu görüşü daha doğru olabilir. Uluslararası navlun sektörü temsilcileri ücretlerdeki düşüşün nedenini talepte görülen düşüşten ziyade navlun tedarikinde meydana gelen artışa bağlıyorlar. Tedarikte meydana gelen artışın dengeyi gittikçe bozduğu söyleniyor. Hindistan'dan yapılan demir cevheri sevkiyatlarında görülen azalma, Japonya'nın kömür talebinde görülen azalma ve Çin'in soya fasulyesi ithalatında meydana gelen durgunluk da okyanus navlun ücretlerinin düşmesine katkıda bulundu.

Ocean freight rates on main bulk routes are collapsing. The belief that there is a fall off in demand in bulk commodities such as iron ore, coal and grains is gaining ground. Last month, when the rates fell sharply, industry representatives attributed it to reduced chartering of large Capesize vessels as mineral demand in China remained unexpectedly muted. The Baltic Index fell to its lowest level since July 2004. Shipping industry reports suggest that freight rates for iron ore have declined by anything between 33 per cent and 44 per cent since early April, especially from Australia and Brazil (origin) to Europe and China (destination). For instance, Brazil-China freight rate, which was \$38.50 a tonne for iron ore by early April, is now down to \$21.75/tonne. During the same period, Australia-Europe route found rates

decline from \$21.4 to \$14/tonne. Spot freight rates for coal and grains too have suffered a similar fate. The fall has been especially steep in Capesize vessels (165,000 DWT ships). Some players believe falling steel prices may be encouraging iron ore importing countries such as China to defer shipment. But a more accurate representation could be that shipments are being deferred to obtain cheaper freight rates in a falling market. International freight industry representatives attribute the fall in rates to an increase in freight supply rather than decrease in demand. Supply growth is said to be steadily tipping the balance. Weaker iron ore shipments from India, weaker coal demand from Japan and a slowdown in Chinese soyabean imports too have contributed to falling ocean freight rates.

Kaynak // Source: The Hindu Business Times

Çelik fiyatları tersanecileri korkutuyor Steel prices fear shipbuilders

Piyasada fiyatların denge-
lenmeye başladığı ile ilgili
işaretler bulunmasına rağmen
çelik maliyetlerinin işlerine
olumsuz etki yapması olasılığı
Güney Koreli tersanecileri en-
dışelendirmeye devam ediyor.
Tersaneciler kalın çelik sac te-
darikindeki darlığın diğer ürün
fiyatlarının düşme ihtimali ol-
masına rağmen yüksek düzey-
de seyretmesinden korkuyor.
Yeni gemi inşa siparişlerinin
tersanelerin kapasitesini önü-
müzdeki birkaç yıl boyunca
doldurması sebebiyle tersaneler
kalın çelik sac tedarikinde ya-
şanan sıkıntının 2008'e kadar
süreceğini düşünüyor. Talep ile
tedarik arasındaki farkın bu yıl
3.7 milyon tona ulaşacağı, ge-
lecek yıl ise 2.6 milyon tona
ineceği tahmin ediliyor. Güney
Koreli tersaneciler Japonya'dan
ithal edilen çeliğin fiyatında
da görülebilecek artışa karşı
kendilerini hazırlıyor. Bu yılın
üçüncü çeyreğinde ton başına
30 dolarlık bir artış bekle-



niyor. Talepte oluşan bu büyük
artıştan başka demir cevheri ve
kok kömürü fiyatlarının yüksek
seyretmesi de kalın çelik sac
maliyetlerinin yükselmesinde
önemli bir faktör olabilir. Gü-
ney Koreli tersanelerin mali so-
nuçları, Won'un değerinin art-
masının yanı sıra artan çelik fi-
yatlarının yeni inşa gemi fiyat-
ları düşüken alınan siparişleri
olumsuz etkilemesi sebebiyle
baskı altında.

South Korean shipbuilders
continue to be nervous
about the potential impact of
steel costs on their businesses
despite indications that prices
are stabilising. They fear tight
supplies of thick steel plate for
shipbuilding could keep prices
high even though those for
other products may go down.
With newbuilding orderbooks
already fit to burst for the next
few years, not only in South

Korea, the yards believe a
shortage of thick steel plate
could continue to 2008. The
demand-supply gap is forecast
in the current year at 3.7m
tonnes and next year 2.6m
tonnes. South Korea's
shipbuilders have been
bracing themselves for
another increase in the price
of steel imported from Japan.
They have been expecting an
increase of at least \$30 per
tonne in the third quarter this
year. Apart from the strength
of demand, high prices for iron
ore and coking coal can also
be significant factors in raising
the cost of thick steel plate.
The South Korean yards'
financial results have been
under pressure from the effect
of escalating steel prices on
orders taken when newbuilding
prices were low as well as a
strengthening of the won.

Kaynak // Source: Lloyd's List

Daewoo satılıyor mu? Daewoo may be put up for sale

Dünyanın ikinci en büyük
tersanesi Daewoo Ship-
building and Marine Engineering
(DSME) satışa çıkarılacak. Da-
ewoo şirketler grubunun Asya
Mali Krizinde çökmesinden
sonra devletin kanatları altında
yeniden doğan ve borsada işlem
gören tersanenin şimdiki piyasa
değeri 4 trilyon Won (3.8 mil-
yar ABD doları). Tersanenin
stratejik öneme sahip savaş ge-
mileri inşa etmesi sebebiyle ya-
nızca Koreli yatırımcıların alı-
mına sunulacak. Daewoo Ship-
building'in başkanı Jung Sung-
leep konu hakkında şunları söy-
ledi: "Tersanemizde savunma

sanayine yönelik askeri gemiler
inşa ediliyor. Bu yüzden şirketi-
mizin satışı devlet onayı gerek-
tiriyor. Bu durum potansiyel
yabancı alıcılar için bir deza-
vantaj olabilir." Bir zamanlar
Kore'nin en büyük sanayi işlet-
mesi olan Daewoo 1999'da 80
milyar dolar borçla batmıştı.
Bu, ülkede görülen en büyük
şirket felaketi idi. DSME için
orta vadeli yönetim planı altın-
da atılacak bir sonraki adım
Çin'de bir tersane ve ayrıca Or-
tadoğu'da da bir onarım tesisi
almak.

Daewoo Shipbuilding and
Marine Engineering, the
world's second largest
shipbuilder, is to be put up for
sale. The listed yard, which re-
emerged under the state's wing
after the Daewoo conglomerate
imploded in the Asian
Financial Crisis, now has a
market capitalisation of
Won4trn (\$3.8bn). Because of
the yard's construction of
strategically important naval
vessels, it will be made
available only to Korean
investors. Jung Sung-leep,
president at Daewoo
Shipbuilding, said: "We have a

defense business making
military vessels, so the sale of
our company requires
government approval, which
can be a disadvantage to any
prospective foreign buyers."
Daewoo, once Korea's largest
industrial concern, collapsed in
1999 with \$80bn of debts, the
worst corporate disaster the
country has ever known. The
next step for DSME under its
mid-term management plan is
to get a yard in China plus a
ship repair facility in the
Middle East.

Kaynak // Source: Lloyd's List

Çin'den dünyanın en büyük tersanesi

World'd largest shipyard from China

China State Shipbuilding Corp. (CSSC) firmasının yan kuruluşu Jiangnan Shipyard Corp. tersanesinin Changxing Adasına taşınmasını öngören bir projeyi uygulamaya koydu. Projenin ilk safhası 3.6 milyar doları bulacak. İkinci safhada CSSC'nin yan kuruluşları Hudong ve Waigaoqiao da Changxing adasının 8 kilometre uzunluğundaki sahiline yeni tersaneler ekleyecek. Tersane böylece gemi inşa kapasitesini yıllık 800,000 DWT'ten 2010 yılına kadar 4.5 milyon dwt'a çıkaracak. Tersanenin ilk gemisinin 2009 yılında teslim edil-

mesi bekleniyor. Çin, Changxing'i 2015 yılına kadar dünyanın en büyük tersanesi haline getirmeyi umuyor.

CSSC'nin Genel Müdürü Chen Xiaojin, merkezi hükümetin Çin'in dünyanın en büyük gemi yapımcısı olmasını istediğini ve Changxing'in bu yolda atılan en önemli adım olduğunu söyledi. Ülkenin gemi inşa sanayi geçtiğimiz birkaç yıl içinde yıllık ortalama yüzde 17 oranında bir büyüme gösterdi. Çin'in gemi inşa sanayi bugün dünya gemi inşa pazarının dörtte birini teşkil ediyor.

The Jiangnan Shipyard Corp, a subsidiary of China State Shipbuilding Corp (CSSC), has started construction on a project that will move the yard to Changxing Island. The first phase of the project will cost US\$3.6 billion. In the second phase of development, CSSC's subsidiaries, such as Hudong and Waigaoqiao, will add more yards along Changxing island's 8-kilometre coastline. The shipyard will expand its shipbuilding capacity from the current 800,000 DWTs a year to 4.5 million by 2010. The yard's first ship is expected to

be delivered by 2009. China hopes to turn Changxing into the world's largest shipyard by 2015. "The central government has called on China to become the largest shipbuilder in the world. The Changxing base is the most important step forward in this plan," said CSSC General Manager Chen Xiaojin. The country's shipbuilding industry has achieved an annual average growth of 17 percent over the past few years, and now accounts for a quarter of the world's shipbuilding market.

Kaynak // Source: China Daily

ABD'den kruvaziyer şirketlerine engelliler konusunda yeni kural

US ruled cruises for the disabled

ABD Yüksek Mahkemesi ABD sularında seyreden kruvaziyer gemilerinin tekerlekli sandalye kullanan yolculara daha uygun ulaşım imkanı sağlamak zorunda oldukları kararını verdi.

Avukatlar tarafından bir zafer olarak görülen karar ABD federal engelliler kanununun kapsamını genişletiyor ve kruvaziyer sektörünü de büyük oranda ilgilendirecek. Yargıç Anthony Kennedy çok fazla uluslararası uyumsuzluk olması veya geminin işçilerinin aksamasına sebep olması ölçüsünde kruvaziyer işletmelerinin ABD Engelliler Kanununun (Disabilities Act) III. Bölümüne uyma zorunluluğu olmadığına dikkat çekti. Yargıç Clarence Thomas yapılması öngörülen modifikas-



yonların gemilerin "fiziksel yapısında" değişiklikler yapılmasına kadar uzanmayacağını ifade etti. Kruvaziyer işletmelerinden sonuçta neler istendiğinin belirlenmesi amacına yönelik olarak dava alt mahkemeye geri gönderilecek.

The US Supreme Court ruled that foreign cruise lines sailing in US waters must provide better access for passengers in wheelchairs. Considered a victory by advocates, the decision expands the scope of the

landmark federal disabilities law, and will have wide implications for the cruise industry.

Justice Anthony Kennedy noted that cruise lines need not comply with Title III of the American with Disabilities Act to the extent it creates too much international discord or disruption of a ship's internal affairs. Justice Clarence Thomas noted that required modifications would not extend to changes to a ship's "physical structure." The case will be sent back to lower court to determine what is ultimately required of cruise lines.

Kaynak // Source: The Washington Post

Teekay'ın filosunda geniş bant hizmeti **Broadband service in Teekay fleet**



Halen birkaç havayolu şirketi tarafından sunulan geniş bant hizmeti Connexion by Boeing şimdi de Londra merkezli Teekay Shipping Corporation tarafından işletilen 50 gemide denizcilik sektörünün hizmetine sunulmaya başlanıyor. Uydu aracılığıyla sunulan hizmet aynı anda birden fazla kullanıcıya uyduya çıkışlarda (uplink) 256 kbps ve indirmede (downlink) 5 mbps'e kadar veri hızları sunacak. Teekay ile Boeing arasında yapılan sözleşme Teekay'e sisteme daha sonraki bir tarihte 40 gemi daha ekleme izni veriyor. Şirketler hizmeti geçtiğimiz yaz mevsiminden bu yana test ediyor ve hizmetin bu yılın son çeyreğinde hizmete girmesi bekleniyor.

The Connexion by Boeing broadband service, already offered by several airlines, is being launched for maritime use in 50 ships operated by the London-based Teekay Shipping Corporation. The maritime satellite service will provide multiple simultaneous users with data rates of up to 5 mbps on downlinks and 256 kbps on uplinks. The agreement between Teekay and Boeing authorizes Teekay to add 40 more ships at a later date. The firms began testing the service last summer, and they expect the service will be launched in the fourth quarter.

Kaynak // Source: PRNewswire

Yeni gemi fiyatları düşüyor **New ship prices on the decline**

Gemi brokerlik şirketi Clarkson, gemi talebinde azalma olması ve çelik fiyatlarının düşmesi sebebiyle yeni gemi fiyat tahminlerini rekor seviyelerin altına düşürdü. Londra merkezli şirkete göre bu 2002 yılı Eylül ayından bu yana görülen ilk gerileme. 10 Haziran'da yayınlanan bir raporda Clarkson, iki milyon varillik bir petrol tankeri (VLCC) inşa fiyatının 3 hafta önceki fiyatlara kıyasla

yüzde 3 düşerek 126 milyon dolara indiğini söyledi. 3,500 standart 20'lik konteyner kapasiteli bir konteyner gemisinin fiyatı da yüzde 3'lük bir düşüşle 61 milyon dolar oldu. New York merkezli gemi brokerlik şirketi Poten & Partners tarafından yayınlanan başka bir raporda da bazı armatörlerin kazançlarının fuel-oil taşıyan tek cidarlı tankerlere konan yasak sonucu düştüğü ifade edildi.

Shipbroker Clarkson has cut its assessment of new ship prices from records because of falling demand for vessels and lower steel prices. It is the first decline in prices since September 2002, according to the London-based broker. The price to build a two-million-barrel oil tanker, or very large crude carrier, fell 3 per cent from a week earlier to US\$126 million, Clarkson said in a

report on June 10. The price of a container ship able to carry 3,500 standard 20-foot containers dropped 3 per cent to US\$61 million, the broker said. In another report, New York-based shipbroker Poten & Partners said some ship owners' earnings have been curbed as a result of the ban on single-hulled tankers carrying fuel oil.

Kaynak // Source: Bloomberg

Nükleer silahların deniz yoluyla taşınmasına son

Shipment of nuclear weapons by sea will be stopped

Singapur savunma bakanı Teo Chee Hean, ülkesinin bu yıl kitle imha silahlarının deniz yoluyla taşınmasını önlemeye yönelik deniz tatbikatlarına ev sahipliği yapacağını söyledi. Ağustos ayında gerçekleştirilecek tatbikatlara Japonya'nın da katılacağını ifade eden bakan, başka hangi ülkelerin yer alacağı hakkında bilgi vermedi. Tatbikatlar nükleer, kimyasal ve biyolojik silahların yanı sıra

bu tür silahların taşınmasında kullanılabilecek füzeler ile bunların yapımında kullanılan malzeme ve donanımların deniz yoluyla naklinin önlenmesi ile ilgili ABD tarafından da desteklenen Nükleer Çoğalmanın Önlenmesi Girişiminin (Proliferation Security Initiative - PSI) bir parçasını teşkil ediyor. Girişimi 60'tan fazla ülke imzalamış bulunuyor.

Singapore will host maritime exercises this year aimed at stopping shipments of weapons of mass destruction, the city-state's defense minister Teo Chee Hean said. He said Japan would participate in the maneuvers, to be held in August, but didn't say what other countries would join. The exercises are part of the

U.S.-sponsored Proliferation Security Initiative to block shipments of nuclear, chemical and biological weapons, as well as the missiles that could be used to carry them and the materials and equipment needed to make them. Over 60 countries are signatories to the initiative.

Kaynak // Source: The Star

Maersk'ten yeni konteyner politikası **New container policy from Maersk**

Maersk Sealand yeni bir "konteyner mühür politikası" uygulamaya koydu. Yeni oluşturulan politika aşağıdaki hususları öngörüyor:

"Maersk Sealand konşimento-su altında taşınan tüm konteynerlerin nakliye esnasında devamlı surette üzerlerinde takılı olacak, benzersiz ve doğrulanabilir olan, yüksek güvenlikli, ISO PAS 17712 kriterlerini karşılayan bir mührü sahip olması gerekmektedir."

Müşterilere fayda sağlamak ve global tedarik zincirinin güvenliğine katkıda bulunmak amacıyla Maersk artık yüksek güvenlikli mühürlerin kullanılma-



sını istiyor. Bu prosedür konteynerlere yetkisiz kişilerin erişimini en aza indirecek ve bu şekilde yük hırsızlığı riskinin de azalmasını sağlayacak. Bir konteyner teslim alındıktan sonra doğru bir şekilde mühürlenmezse, Maersk onaylı bir mühür sağlayarak doğru bir şekilde takılmasını temin edecek.

Maersk Sealand has implemented a new "container seal policy". The newly established policy is as follows:

"All containers moving under a Maersk Sealand bill of lading must have a unique and verifiable high security bolt seal, meeting the criteria of

ISO PAS 17712, affixed to it at all times during transport."

For the benefit of the customers and to support global supply chain security, Maersk now requires the use of high security seals. This procedure will minimise the risk of unauthorised access into the container, and thereby also limit the risk of cargo pilferage. If a container is not correctly sealed upon receipt from the shipper, Maersk will arrange for an approved seal and ensure correct placement.

Kaynak // Source: maersksealand.com

Devonport'ta radyoaktif sızıntı **Radioactive leak at Devonport**

Vanguard sınıfı nükleer denizaltı HMS Victorious'un Plymouth'ta Devonport Royal Dockyard Limited tersanesinde yeniden donatılması esnasında Kobalt-60 içeren yaklaşık 16-20 litre düşük aktiviteli su döküldü. İngiliz Çevre Ajansı insanlar için bir tehlike bulunmadığını söyledi.

Radyoaktif sıvı tersane zemininde toplandı. Yapılan incele-

mede çevreye herhangi bir radyoaktivitenin sızmadığı görüldü. Tersane sahibi Devonport Management Limited (DML) sızıntıların tersane içerisinde toplandığını ve hemen yakınındaki alanda bulunan personel de veya çevrede herhangi bir etkisi saptanmadığını bildirdi. Konu hakkındaki soruşturmanın hala sürdürüldüğü açıklandı.

About 16 and 20 litres of low activity water containing Cobalt-60 was spilled during the refit of the nuclear powered Vanguard class submarine HMS Victorious at the Devonport Royal Dockyard Limited in Plymouth. The UK Environment Agency said there was no hazard to the public. The radioactive liquid was contained within the dock floor and monitoring showed no

radioactivity was discharged to the environment. Dockyard owner Devonport Management Limited (DML) said the spills were contained within the dock, and there was no effect on staff in the immediate area of the plant or to the environment. An investigation is currently under way.

Kaynak // Source: Scotsman.com

Karaçi limanına ödül **An award to Karachi Port**

Dünya Limanlar Birliği (IAPH) 2003-2004 gelişim programı sebebiyle Karaçi Liman İdaresini (KPT) altın madalya ile ödüllendirdi. Aralarında dünyanın önde gelen limanlarının da bulunduğu toplam 70 yarışmacının çeşitli gelişim programı ve projesiyle mücadele ettiği yarışma oldukça zorlu oldu.

Karaçi Limanı genel gelişim programları ve özellikle de limanın verimliliğine son derece büyük katkıda bulunan büyük ölçekli otomasyon ve bilgisayarlaşma faaliyetleri sebebiyle seçildi.



The International Association of Ports and Harbours (IAPH) have awarded the Karachi Port Trust (KPT) a gold medal on its development programme for 2003-04. The competition was tough as there were 70 entries on various development

programmes and projects contested by leading ports of the world. The Karachi Port was selected for its overall development programmes and particularly the large scale automation and computerization which had added immensely to port productivity.

Kaynak // Source: Dawn

Jules Verne'in ilham kaynağı bulundu!

Jules Verne's inspiration found!

Albay John Blashford-Snell, Fransız yazar Jules Verne'in "Denizler Altında 20,000 Fersah" isimli romanında Kaptan Nemo'nun Nautilus isimli denizaltısına ilham kaynağı olduğuna inandığı eski bir denizaltı buldu. Albay Blashford-Snell ve ekibi tarihi kalıntılar ararken Panama açıklarında döküm demirden yapılmış yarı batık halde bir denizaltı enkazı buldu. Denizaltı 1864 yılında Amerikan İç Savaşı esnasında Birlik güçleri için hayalperest bir zanaatkâr olan Julius Kroehl tarafından yapılmıştı. Ancak Explorer (Kaşif) adlı denizaltı savaş esnasında hiç kullanılmamış, daha sonra da inci çıkarmak amacıyla kullanıldığı Panama'ya götürülmüştü. Blashford-Snell şunları söyledi: "Bu denizaltıdan bana 20 yıl kadar önce mini bir Japon denizaltısı olarak bahsedilmişti. Daha sonra da bunun aslında yalnızca bir buhar kazanı olduğu söylendiğinden çok da merak etmemiştim. Yıllar sonra yakın zamanlarda bölgede antik kalıntı ve kale kalıntılarını bulmak amacıyla keşif gezisi yapıyorduk. Bölgede olduğumu-



zu öğrenen Kanadalı bir denizcilik müzesi bizimle bağlantı kurarak bu deniz aracını aramamızı istedi." 11 x 3 metre boyutlarındaki denizaltı "Pearl Islands" (İnci Adaları) olarak da bilinen takımadalarda bir ada olan Isla San Telmo'nun açıklarında 3 metre kadar bir derinlikte inci sektöründe 3 yıl boyunca kullanıldıktan son terk edilmişinden bu yana yatıyordu. Mürettebatın tümü o zamanlar "humma" olarak tarif edilen bir sebeple ölmüştü. Ancak sık sık yaklaşık 30 metreye dalmaları yüzünden vurgun sebebiyle ölmüş olma ihtimali daha yüksek görünüyordu.

Colonel John Blashford-Snell has found an early submarine that he believes was the inspiration for Nautilus, Captain Nemo's vessel in Jules Verne's novel *Twenty Thousand Leagues Under The Sea*. He and his team discovered the half-submerged, cast-iron wreck off the coast of Panama while searching for ancient ruins.

The submarine was built in 1864 by a visionary craftsman, Julius Kroehl, for the Union forces during the American Civil War. But the boat, called Explorer, was never used in the

conflict and was subsequently taken to Panama where she was used to harvest pearls. Blashford-Snell said: "I had been told about the sub 20 years ago and it was described as a Japanese mini-sub. I was then told that in fact it was just a boiler, so I didn't worry about it. Then recently I was on an exploration in the area looking for ancient ruins and forts. I was contacted by a maritime museum in Canada who knew we were in the area and asked if we could examine the vessel."

The submarine, which measures 36ft by 10ft, was lying in under 10ft of water off Isla San Telmo, an island in an archipelago known as The Pearl Islands, since being abandoned after three years in the pearl industry. Her crew all died from what was described then as a "fever", but what was more likely to have been the bends after they regularly submerged to about 100ft to work.

Kaynak // Source: The Times

Deniz memelileri tehlikede **Sea mammals in big danger**



Dünya Yaban Hayatını Koruma Vakfı (WWF) balıkçı ağlarına yanlışlıkla takılarak ölen ve bu nedenle de tehdit altında bulunan hayvan türlerini listeleyen, ayrıca bu durumu önlemeye yönelik düşük maliyetli birtakım tedbirler öneren bir deniz bilimcileri raporu yayınladı. Rapor Filipinler, Hindistan ve Tayland'daki yunus balıklarının acil olarak korunması gereken öncelikli türler

olarak belirledi. Araştırmacılar her yıl 300,000 balina, yunus balığı ve domuz balığının öldüğünü tahmin ediyorlar. WWF'in raporunda deniz dibinden yüze kadar uzanan ve yunusların görmesi veya sonarlarıyla tespit etmesinin oldukça güç olduğu bu uzatma ağlarına yılda yaklaşık 3,000 kadar yunusun takılabileceğini belirtiyor. Memeliler su altında ağlara takılmaları durumunda soluk almak için su yüzüne çıkamadıklarından boğuluyorlar. Balık ağları Karadeniz'de de her yıl binlerce domuzbalığının ölmesine neden oluyor. Hayvanların birçoğu "gillnet" olarak da bilinen uzatma ağlarının yaygın olarak kullanılması sebebiyle tehdit altında.

Conservation group World Wildlife Fund (WWF) released a marine scientists' report that listed species threatened by accidental catch, and recommended low-cost steps to reduce their entanglement in fishing gear. The report identified dolphins in the Philippines, India and Thailand as urgent priorities. Researchers estimate that fishing gear kills about 300,000 whales, dolphins and porpoises a year in the world's oceans.

The WWF report said up to 3,000 Spinner dolphins may be caught each year in gillnets, which stretch from

the sea floor to the surface and are hard for dolphins to see or detect with their sonar. If the mammals are trapped underwater in nets and can't get to the surface to breathe, they drown. Fishing gear kills thousands of porpoises each year in the Black Sea. Most of the animals are threatened by the widespread use of one type of fishing gear – gillnets.

Kaynak // Source: The Associated Press



Citigroup ve Nordea faiz oranlarını artırabilir **Citigroup and Nordea may raise interest rates**

Gemi alımları için kredi sağlayan iki büyük finans kuruluşu Citigroup Inc. ile Nordea Bank AB, geçtiğimiz üç yıl boyunca sipariş edilen 159 milyar dolarlık rekor düzeydeki yeni gemilerin finanse edilmesi için kredi faiz oranlarını yükseltbileceklerini söylüyor. Bahama merkezli Teekay Shipping Corp. gibi şirketler 2003 yılından bu yana toplam 28 milyar dolarlık kredi aldı. Nordea ile New York merkezli Citigroup bu kredilerin neredeyse yüzde 25'ini karşıladı. Teekay ile A.P. Moeller-Maersk A/S gibi rakipler geçtiğimiz iki yılda elde ettikleri rekor düzeydeki gelirler sayesinde daha düşük faiz oranı talep etme avantajlarını kullandılar. Bu şirketler şimdiye kadar global filoda görülen en büyük artış olan

4,000'den fazla yeni gemi siparişinin nakliye kapasitesinde bolluk olması ihtimalini arttırmıştı. Nordea'ya göre kredi faiz marjları veya Londra bankalar arası önerilen oran gibi referans oranların üzerindeki oranlar yaklaşık olarak tarihi ortalamanın yarısı seviyesinde. 2003 yılından bu yana denizcilik şirketleri tarafından alınan kredilerin yaklaşık yüzde 12'sini Stockholm merkezli banka ile dünyanın en büyük finansal hizmetler şirketi Citigroup verdi. Bu kredilerin vadeleri 10 yıla kadar uzanıyor ve birçok kredi de olduğu gibi herhangi bir ceza söz konusu olmaksızın refinansmanı yapılabiliyor.

4,000 new vessels, the biggest ever increase in the global fleet, increased the likelihood of a glut in shipping capacity. Loan interest margins, or the amount above benchmarks such as the London interbank offered rate, are about half the historical average, according to Nordea. The Stockholm-based bank and Citigroup, the world's largest financial services company, each arranged about 12 percent of the loans taken out by shipping companies since 2003. The loans have maturities as long as 10 years and, like most credits, can be refinanced at any time without penalty.

Citigroup Inc. and Nordea Bank AB, the two biggest arrangers of loans to buy ships, say they may raise interest rates on borrowings to fund a record \$159 billion of new vessels ordered during the past three years. Companies such as Bahamas-based Teekay Shipping Corp. have borrowed \$28 billion since 2003. Nordea and New York-based Citigroup arranged almost 25 percent of the loans. Teekay and rivals such as A.P. Moeller-Maersk A/S have taken advantage of two years of record earnings to demand lower loan rates. They now face the prospect of more costly debt and reduced profits after orders for more than

4,000 new vessels, the biggest ever increase in the global fleet, increased the likelihood of a glut in shipping capacity.

Loan interest margins, or the amount above benchmarks such as the London interbank offered rate, are about half the historical average, according to Nordea. The Stockholm-based bank and Citigroup, the world's largest financial services company, each arranged about 12 percent of the loans taken out by shipping companies since 2003. The loans have maturities as long as 10 years and, like most credits, can be refinanced at any time without penalty.

Kaynak // Source: Bloomberg