



Two New Innovative Cruise Ferries İki Yenilikçi Kruvaziyer Feribotu

On 9th October, the Fincantieri shipyard of Castellammare di Stabia delivered M/V CRUISE EUROPA, third in a series of four innovative cruise ferries ordered by the Grimaldi Group (Napoli), the biggest Italian shipping group, and co-financed by the European Investment Bank (EIB). M/V CRUISE OLYMPIA, the last of the series, was launched as well at the same shipyard on November 14th.

Soon after, M/V CRUISE EUROPA sailed with destination the Port of Patras to take up service on the daily Ancona-Igoumenitsa-Patras route, served in only 22 hours by Minoan Lines, a Greek shipping company, member of the Grimaldi Group.

With a length of 225 metres and a width of 31 metres, a gross tonnage of 54,310 tonnes, a cruise speed of 28 knots, the vessel can carry 3,000 linear metres of trucks, trailers, coaches and vans, 250 passenger cars, and can host up to 3,000 passengers in 413 cabins, of

which 18 owner's suites and 50 junior suites, in addition to 542 reclining seats.

M/V CRUISE EUROPA is reported to be the best cruise ferry of the Mediterranean and has been set with high standards similar to those of a cruise ship, both regarding the furniture of the public areas and the cabins, as well as for the entertainment services on board: an à la carte and a self service restaurant, wellness and fitness areas, a pleasant swimming pool and a gym, what is considered the best onboard casino, a discotheque, a supermarket, two lounges for truck drivers, a conference centre, an entertaining piano bar, shops, internet point, a rich variety of videogames for grown up passengers and a children's playground are among the various amenities offered onboard.

The vessel, although being a sister ship to M/V CRUISE BARCELONA and M/V CRUISE ROMA launched in 2008 and operating on the Motorways of the Sea route Civitavecchia / Porto Torres / Barcelona every

Castellammare di Stabia'nın Fincantieri tersanesi, İtalya'nın en büyük denizcilik grubu olan Grimaldi Group (Napoli) tarafından sipariş edilen ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) ile birlikte ortaklaşa finanse edilen dört adetten oluşan yenilikçi bir kruvaziyer feribotu serisinin üçüncüsü olan M/V CRUISE EUROPA'yı 9 Ekim 2009 tarihinde teslim etti. Serinin sonuncu gemisi M/V CRUISE OLYMPIA da 14 Kasım'da aynı tersanede denize indirildi.

M/V CRUISE EUROPA teslimatının hemen ardından, yine Grimaldi Group'un bir üyesi olan Yunanlı Minoan Lines şirketi tarafından yalnızca 22 saat içerisinde gerçekleştirilen Ancona-Igoumenitsa-Patras hattında günlük seferlerine başlamak üzere Patras limanına gitti.

225 metre boya, 31 metre enine ve 28 deniz mili seyir hızına sahip 54,310 tonluk gemi, 3,000 lineer metre tır, treyler, otobüs ve minibüs, 250 binek otomobili taşıma kapasitesinin yanı sıra,

18'i süit, 50'si küçük süit olmak üzere 413 kamara ve 542 yatar koltukta 3,000 yolcu taşıma kapasitesine sahip.

Akdeniz'deki en iyi kruvaziyer feribotu olduğu belirtilen M/V CRUISE EUROPA'nın, hem ortak kullanım alanları hem de kamaralar açısından kruvaziyer gemilerindeki standartlara benzer yüksek standartlara sahip. Gemide bir à la carte ve bir self-servis restoran, spor ve fitness alanları, yüzme havuzu ve spor salonu, kumarhane, disko, süpermarket, tır şoförleri için iki salon, konferans merkezi, piyano bar, dükkanlar, internet noktaları, yetişkin yolcular için son derece çeşitli bilgisayar oyunları ve bir çocuk oyun alanı gibi her türlü eğlence hizmetleri de sunuluyor.

2008 yılında denize indirilen ve her gün Civitavecchia / Porto Torres / Barcelona hattında Denizin Otoyolları rotasında çalışan M/V CRUISE BARCELONA ve M/V CRUISE ROMA'nın kardeş gemisi olmasına rağmen, M/V CRUISE EUROPA dizayn, konfor ve

day, represents a further significant improvement in terms of design, comfort and also capacity intake. Similarly to the two previous cruise ferries, this ship has the smallest environmental impact and the maximum energetic efficiency: transporting on the Motorways of the Sea hundreds of trucks and millions of passengers each day, the road congestion will be reduced thus producing a clear cut of the emissions of CO₂ in the atmosphere.

"The deployment of M/V CRUISE EUROPA celebrates the start of a new era in the maritime links between Italy and Greece" said Emanuele Grimaldi, President of Minoan Lines. "She can supply an

unrivalled service both to freight transporters and travellers. Thanks to the economies of scale and scope generated, she can offer extremely competitive rates for rolling freight and low cost policies for passengers while still offering onboard services similar to a cruise ship", ends Ms Grimaldi.

After delivery, scheduled for next June, M/V CRUISE OLYMPIA will serve at the same route. The ship will be awarded the "Green Star" certificate by the Italian Ship Classification society (RINA), proving how these units have been designed, built and run to have a zero impact on the environment thanks to the "Clean Air" and "Clean Sea" notations.

ayrıca kapasite açılarından kardeşlerinden daha gelişmiş özelliklere sahip. Önceki iki kruvaziyer feribotlarına benzer bir şekilde M/V CRUISE EUROPA da maksimum enerji verimliliği ile çevre dostu bir gemi. Gemi ayrıca Denizin Otoyolları'nda her gün yüzlerce tır ve milyonlarca yolcu taşıyarak karayollarındaki trafiğin rahatlamasını ve kara araçlarından kaynaklanan CO₂ emisyonlarının atmosfere yayılmasını önleyerek de çevreci kimliğini pekiştiriyor.

Minoan Lines'ın Başkanı Emanuele Grimaldi konu hakkında şunları söyledi: "M/V CRUISE EUROPA'nın hizmete girmesi ile birlikte İtalya ile Yunanistan arasında deniz yolu ulaşımında yeni bir çağ başlıyor. Bu gemiyle birlikte hem nakliyeciler hem de

yolculara benzersiz hizmetler sunma imkanına kavuştuk. Sunulan tasarruf imkanları ve hizmet kapsamı sayesinde M/V CRUISE EUROPA ro-ro taşımacılığında son derece rekabetçi ve yolcu taşımacılığında son derece ucuz fiyatlar sunulmasına rağmen gemide kruvaziyer gemilerindeki benzer imkanlar sunuluyor."

M/V CRUISE OLYMPIA da önümüzdeki Haziran ayında gerçekleştirilecek teslimatından sonra aynı hatta hizmet verecek. İtalya Gemi Klas Kuruluşu RINA tarafından verilen "Yeşil Yıldız" belgesi, gemilerin dizayn, inşa ve işletiminin "Temiz Hava" ve "Temiz Deniz" notasyonları sayesinde çevreye hiçbir olumsuz etkiye neden olmadan gerçekleştirildiğini gösteriyor.

Port State Control - Bilge Discharge Piping Systems

Liman Devleti Kontrolleri - Sintine Tahliye Boru Sistemleri

Lloyd's Register has been advised that some owners and operators have recently encountered difficulties with port state control officers (PSCO) over engine room bilges being pumped directly overboard.

Deficiencies have been raised by PSCOs, requiring ships' staff to blank off bilge pumping overboard discharges.

This is in contravention of SOLAS Chapter II-1, regulation 21. Rendering the bilge pumping arrangements inoperative is potentially dangerous and can leave ships unable to tackle flooding or fire efficiently or promptly.

This issue was originally raised with the IMO by IACS. IACS advised IMO of the requirement to comply fully with SOLAS, as well as with MARPOL Annex I, regulations 15 and 34, and highlighted the ISM Code

requirement that personnel involved with the ship's management have an adequate understanding of the relevant rules, regulations and codes.

SOLAS states "In the event of a flood, or the flooding of a space in the event a fire is extinguished by a water system, a ship would need to utilise the bilge pumping arrangements to remove water as quickly and efficiently as is possible, regardless of whether it is contaminated oil or not, in order to avoid compounding the emergency by the detrimental effects of the water on stability and hull stresses."

The IMO agreed with IACS' viewpoint and issued a circular on the matter (MSC-MEPC.4/Circ.3). This may be of some assistance in helping to refute some of the related deficiencies. PSCOs should be fully aware of its contents.

Lloyd's Register bazı armatör ve gemi işletmecilerinin, gemilerde pompalanan makine dairesi üzeri sintine suyu ile ilgili olarak liman devleti kontrol memurlarıyla bazı sıkıntılar yaşandığının rapor edildiğini bildirdi.

Liman devleti kontrol memurları belirledikleri eksiklikler nedeniyle gemi personelinden sintine tahliye sistemlerini tamamen kapatmalarını talep ediyor.

Liman devleti kontrol memurlarının bu uygulaması, SOLAS Bölüm II-1, düzenleme 21'in hükümlerine aykırı. Sintine pompalama sistemlerinin çalışmaz hale getirilmesi ciddi tehlikelere yol açtığı gibi, gemilerin su alma veya yangın gibi durumlara verimli veya hızlı bir şekilde müdahale etmesini engelleyebiliyor.

Sorun ilk olarak IACS tarafından IMO'nun dikkatine sunulmuştu. IACS, Dünya Denizcilik Örgütü'ne (IMO) SOLAS ile birlikte MAR-

POL Ek I, düzenleme 15 ve 34'e uyulması zorunluluğunu bildirecek gemi yönetiminden sorumlu personelin ilgili kural, yönetmelik ve kanunları yeterince bilmesi gerekliliği ile ilgili ISM Kodunun altını çizdi.

SOLAS'a göre "Geminin su alması veya su ile söndürülmeye çalışılan bir yangın esnasında gemideki bir mahallin su içinde kalması halinde, suyun denge ve tekne gerilimleri üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle acil durumun daha da kötüleşmesini önleme amacına yönelik olarak gemi bu suları yağ içerip içermediğine bakmaksızın mümkün olduğunca hızlı ve etkin bir biçimde tahliye etmek için sintine pompa sistemlerini kullanmak zorunda kalabilir."

Dünya Denizcilik Örgütü IACS'ın görüşünü kabul ederek konu hakkında bir sirküler yayınladı (MSC-MEPC.4/Sirküler 3). Bu sirküler ilgili eksiklikler ile ilgili bazı uygulamaların yanlış olduğunun anlaşılmasına yardımcı olabilir. Liman Devleti Kontrol memurlarının bu sirkülerin içeriğini tam olarak anlamaları gerekiyor.

Prime Minister Impressed by Maritime Exhibition

Başbakan Denizcilik Fuarından Etkilendi

Europort 2009, the international maritime exhibition, opened by Dutch Prime Minister Balkenende, apparently hasn't been hit by the worldwide economical crisis. Balkenende was impressed by the scale of Europort 2009. During his round on the exhibition floor, he was explicitly interested in the total presentation of every maritime discipline. He observed that the need for a maritime meeting place is shown to be larger in a hard economical climate like this. The four day exhibition took place in Ahoy Rotterdam, the Netherlands.

From inland navigation, sea shipping and dredging, to naval specials, offshore and fishery, a record number of 900 exhibitors present themselves to all possible disciplines of the maritime industry. The accommodation in Rotterdam was overcrowded with companies from 35 different

countries. Prime Minister Balkenende mentioned the inspiring theme of Europort 2009 in his speech: *Advanced Technology, Imagination becoming reality. "Today, innovations in sustainable technology and operational management are a necessity rather than a luxury. Now the climate change is forcing us to set ambitious targets to reduce harmful emissions at national, European and global level, the maritime sector is also being asked to play its part", says Balkenende.*

Sjef van Dooremalen, Chairman of the Maritime Innovation Council, asked the Prime Minister to continue investment in high-quality infrastructure. Balkenende gave an affirmative answer: "Success depends on constant innovation. But above all it depends on confidence in the future and the belief that an imagination can become reality."

Hollanda Başbakanı Balkenende tarafından açılan uluslararası denizcilik fuarı Europort 2009 tüm dünyayı sarsan ekonomik krizden etkilenmemiş görünüyor. Europort 2009 fuarının büyüklüğünden oldukça etkilenen Başbakan Balkenende özellikle denizcilik disiplininin her alanının temsil edilmesinden memnuniyet duyduğunu ifade etti. Başbakan, içinde bulunduğumuz zorlu ekonomik koşullar altında dahi fuarın büyüme kaydettiğini sözlerine ekledi. Dört gün süre fuar, Hollanda'da Ahoy Rotterdam'da düzenlendi.

İç su taşımacılığında deniz taşımacılığına, deniz tarama gemilerinden donanma gemilerine ve offshore ürünlerinden denizcilik ürünlerine kadar çok geniş bir yelpazede, denizcilik sektörünün hemen her segmentinden 900 katılımcı fuarda ürünlerini sergiledi.

35 farklı ülkeden gelen birçok

firma nedeniyle Rotterdam'daki oteller son derece yoğundu. Başbakan Balkenende yaptığı konuşmada Europort'un bu yılki teması olan "İleri Teknoloji: Hayal Gerçekleşiyor" konusuna değindi: "Günümüzde sürdürülebilir teknoloji ve operasyonel yönetimdeki yenilikler bir lüksten ziyade gereklilik haline geldi. İklim değişikliği, zararlı emisyonların ulusal, Avrupa ve küresel seviyelerde azaltılmasına yönelik hedefler belirlememizi gerektiriyor. Denizcilik sektörünün de bu konuda üzerine düşeni yapması gerekiyor."

Denizcilikte Yenilik Konseyi Başkanı Sjef van Dooremalen Başbakan'dan yüksek kaliteye sahip alt yapı yatırımlarını devam ettirmesini istedi. Balkenende olumlu bir cevap vererek şunları söyledi: "Başarı sürekli yeniliğe bağlıdır. Ancak hepsinden önemlisi, geleceğe güven ve hayallerin gerçekleşebileceği inancına bağlıdır."

New Two-Stroke Engines Tailor-made For Unique Segment

Benzersiz Bir Segment İçin Yeni Özel İki Zamanlı Motorlar

MAN Diesel has developed two new engine variants targeted at the Chinese coast and river segment that represents some of the world's busiest shipping lanes. The new, state-of-the-art S35MC-C9 and S40MC-C9 variants are based on the experience gathered from MAN Diesel's existing range of well-proven, mechanically operated, two-stroke, low-speed engines.

The optimal ship size for this Chinese segment ranges from 10-20,000 dwt with a propulsion plant that generates between 5-8,000 kW at an approximate engine speed of 140 rpm. The MC-

C9 design represents an upgrade on previous marks and offers improved operational economy, flexibility and manoeuvrability. For ease of installation, the engines are also provided with a built-on lube oil filter.

The new MC-C9 variants have a stroke-bore ratio of 4.4:1 to facilitate the low propeller speed that translates into 142 and 136 rpm respectively for the S35MC-C9 and S40MC-C9 engines. Similarly, the S35MC-C9 and S40MC-C9 engines display mean effective pressures of 21 and 21.4 bar respectively.

MAN Diesel, Çin'in dünyasının en yoğun deniz yollarından bir kısmını temsil eden sahil ve nehir segmentini hedefleyen iki yeni motor geliştirdi. Yeni gelişmiş S35MC-C9 ve S40MC-C9 model motorlar, MAN Diesel'in mevcut kanıtlanmış, mekanik, iki zamanlı, düşük hızlı motor yelpazesinden elde edilen deneyimle geliştirildi.

Bu Çin segmenti için optimal gemi boyutları 10-20,000 dwt arasında değişiyor ve ortalama 140 d/d motor hızında 5-8,000 kW arasında güç üretiyor. MC-C9 dizaynı haleflerinin gelişmiş

halini temsil ediyor ve iyileştirilmiş operasyonel ekonomik, esneklik ve manevra kabiliyeti sağlıyor. Montaj kolaylığı için motorlar ayrıca bir de yağlama yağı filtresi ile birlikte geliyor.

Yeni MC-C9 modellerinin piston kursunun silindir çapına oranı 4.4:1, bu da S35MC-C9 ve S40MC-C9 motorlar için sırasıyla 142 ve 136 d/d'lık düşük pervane hızının elde edilmesini kolaylaştırıyor. Benzer bir şekilde S35MC-C9 ve S40MC-C9 motorlar sırasıyla 21 ve 21.4 bar ortalama efektif basınç sergiliyor.



Preventing Mooring and Anchoring Accidents

Bağlama ve Demirleme Kazalarının Önlenmesi

Mooring accidents cause of great concern to those in the maritime industry, both ashore and afloat. Good practice is urgently needed to prevent deaths and injuries, particularly in trades such as dry bulk and containers.

To address this need The Nautical Institute published two practical guides. The books have been published following an industry initiative supported by the International Maritime Organization and the International Chamber of Shipping.

Mooring and Anchoring Ships is published in two volumes: Volume 1- Principles and Practice looks at the theory behind good practice and explores how shore and sea staff can avoid personal injury and breakaway incidents.

Volume 2- Inspection and Maintenance covers good practice with hundreds of colour photographs to illustrate the right way to carry out procedures.

The foreword is written by The Secretary General of the IMO, Efthimios Mitropoulos, who said there had been 'little formal presentation' of mooring. He added the IMO had been

concerned about mooring accidents for some years and said that the Institute's books were 'remarkable volumes' that cover a complex subject that has never before been properly explained.

At the seminar, held by the Institute with the UK Harbour Masters' Association, Karl Lumbers of the UK P&I Club said his research showed large mooring accidents had cost the Club more than \$34 million over the last 20 years. These claims were the seventh highest injury suffered by ships' crews by both number and value and the third highest in average value per claim. He described some of the injuries as "truly horrific" involving not only deck crew but catering staff, engine room staff and apprentices.

Preliminary findings of a survey presently being carried by the UK P&I Club has found that of 94 vessels inspected between February and June 2009, 43% of vessels use non deck crew during mooring operations. Mr Lumbers questioned the effectiveness of controls and whether non deck crews are trained to be aware of the risks inherent in a mooring operation.

All concerned with vessels from design to operation, have a role to play in helping to alleviate mooring accidents, said Mr Ian Clark, author of Volume 1, Principles and Practice. The same is true of anchoring equipment and operations.

Provision of suitable onboard arrangements for running mooring lines is often neglected and the result is poor arrangements that resemble

Gemi bağlama kazaları hem karada hem de gemide denizcilik sektörü için büyük bir endişe kaynağı olmaya devam ediyor. Özellikle kuru dökme yük ve konteyner segmentlerinde olmak üzere ölüm ve yaralanmalara neden olan kazaların önlenmesine yönelik olarak iyi uygulamalara acilen ihtiyaç duyuluyor.

Denizcilik Enstitüsü bu ihtiyacı karşılamak için iki uygulamalı kılavuz yayınladı. Kitaplar, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası tarafından desteklenen bir sektör girişiminin ardından yayınlandı.

Gemilerin Bağlanması ve Demirlenmesi iki cilt halinde yayınlandı. Birinci cilt olan "İlkeler ve Uygulama", konu ile ilgili iyi uygulamaların ardındaki teoriyi ele alarak, hem kara hem de deniz personelinin yaralanma ve uzuv kopmasıyla sonuçlanabilecek kazalardan nasıl kaçınabileceği konusunda bilgiler veriyor.

"Kontrol ve Bakım" başlıklı ikinci cilt ise ilgili prosedürlerin nasıl izlenmesini gerektiğini görsel olarak detaylarıyla açıklamak için yüzlerce renkli fotoğrafı donatılmış.

Yayının önsözü, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Efthimios Mitropoulos tarafından yazılmış. Gemi bağlama faaliyetleri konusunda çok az resmi sunum olduğunu belirten Mitropoulos, IMO'nun birkaç yıldan bu yana gemi bağlama kazalarından endişe duyduğunu ve enstitünün bu kitaplarının, daha önce uygun bir şekilde anlatılmamış karmaşık bir konuyu kapsadığını söylüyor.

Enstitü tarafından İngiltere Liman Başkanları Birliği ile ortak-

laşa düzenlenen seminerde konuşan İngiltere P&I Club'dan Karl Lumbers yaptığı araştırmanın, gemi bağlama kazalarının P&I Club'a son 20 yıldır 34 milyon dolara mal olduğunu gösterdiğini söyledi. Bu tazminatların hem sayı hem de değer açısından gemi personeli tarafından maruz kalınan 7. en büyük hasar ve hasar talebi başına 3. en büyük ortalama değer olduğunu belirten Lumbers, yalnızca güverte personelinin değil, mutfak personeli, makine dairesi personeli ve miçoların da maruz kaldığı bazı yaralanmaların "gerçekten korkunç" olduğunu ifade etti.

Halen İngiltere P&I Club tarafından gerçekleştirilen bir araştırmanın ön sonuçları, Şubat - Haziran 2009 ayları arasında denetlenen 94 geminin yüzde 43'ünün gemi bağlama işi için güverte personeli kullanmadığını ortaya koyuyor. Lumbers konuşmasında bu noktada denetimlerin etkinliğini ve güverte personeli olmayan diğer personelin gemi bağlama işlemleri ile ilişkili tehlikelerden haberdar olacak şekilde eğitilip eğitilmediklerini sorguladı.

Yayının "İlkeler ve Uygulama" isimli birinci cildinin yazarı Ian Clark, dizayndan işletmeye kadar gemilerle ilişkili olan herkesin gemi bağlama kazalarının azaltılmasına yardımcı olunmasında oynayacak bir rolü olduğunu, aynı şeyin demirleme ekipmanları ve çalışmalarını için de geçerli olduğunu söyledi.

Clark ayrıca gemilerde palamar halatları için uygun düzenlerin sağlanmasının genelde göz ardı edilen bir husus olduğunu ve kullanılan kötü sistemlerin, gemilerin rıhtıma güvenli bir şekilde bağlanmasına yönelik makul sis-

knitting patterns rather than sensible means of securing ships alongside, he said.

Mr Walter Vervloesem, author of Volume 2, *Inspection and Maintenance*, finds problems, deficiencies and bad practice during ship inspections or mooring-related claim investigations.

"The fact is that problems are identified on almost every ship," he said. "This is an indication that good maintenance, proper inspection and safe operation practices are overlooked by those in charge of the mooring

stations, and, more worryingly, are actually systematically being overlooked by all involved in a ship's voyage - including ship's crews and staff, superintendents, class, flag states and port state control. This further shows the importance of providing specific information on mooring practices and mooring equipment and underpins the statement that the subject of mooring needs to be addressed by all interested parties throughout the international shipping industry from the design stage to berthing."

temlerden ziyade örgü desenlerine benzediğini de sözlerine ekledi.

"Kontrol ve Bakım" isimli ikinci cildin yazarı Walter Vervloesem, gemi denetimleri veya konu ile ilgili tazminat talebi tahkikatları esnasında sorunlar, eksiklikler ve yanlış uygulamalar tespit edildiğini belirtiyor.

Vervloesem ayrıca şunları söyledi: "Sorunların hemen her gemide tespit edildiği acı bir gerçek. Bu, iyi bakım, uygun denetim ve güvenli çalışma uygulamalarının gemi bağlama istasyonlarında görevli kişilerce göz ardı edildiğini, daha da önemli-

si, gemi personeli, yöneticiler, klas kuruluşları, bayrak devletleri ve liman devleti kontrolleri de dahil olmak üzere hemen herkes tarafından sistematik bir şekilde göz ardı edildiğini gösteriyor.

"Bu ayrıca gemi bağlama uygulama ve ekipmanları hakkında belirli bilgilerin sağlanmasının önemini göstermekten başka, dizayn aşamasından bağlama yerlerine kadar uluslararası denizcilik sektöründeki ilgili tüm tarafların konuya eğilmesinin gerekli olduğu görüşünü de destekliyor."

Renewal of Container Terminal Long-term Lease

Konteyner Terminalinin Uzun Süreli Kira Sözleşmesi Yenilendi

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) announced that its wholly owned terminal operator TraPac, Inc. (Headquarters: Los Angeles, California, U.S.) renewed its long-term lease contract for a container terminal at the Port of Los Angeles. The signing ceremony for the new contract was held on October 15.

Under the new pact, the terminal's total space will be extended to 1.3 times the current area. The number of berths will also increase. New on-dock rail facilities will be constructed on the terminal site, as well as multilevel additions to the existing terminal access roads, which will reduce traffic congestion in and around the terminal. The gate facility and terminal office will also be relocated to further enhance the terminal's operating efficiency.

Furthermore, the new contract also includes a provision for shore power to supply vessels berthed at the port, which will significantly reduce emissions of

environmental hazardous substances such as NOx, SOx, and PM from the vessels' exhausts, as they will not be required to operate engines for power purposes. The TraPac will proactively introduce new technologies to reduce the environmental burden, ensuring more environment-friendly terminal operation.

The MOL Group strives to improve quality, efficiency, customer service, and environment-friendliness more than ever by expanding and improving its terminal facilities and services.

MOL is one of the world's largest multi-modal transport companies, operating 861 vessels and employing a workforce in excess of 9,200 worldwide. It operates one of the largest and most diverse networks of liner and logistics services around the globe, including weekly Transpacific, Transatlantic, Americas and Asia-Europe services.

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), tamamına sahip olduğu terminal işletmecisi TraPac, Inc.'nin (Merkezi Los Angeles, California, ABD), Los Angeles Limanındaki bir konteyner terminali için uzun süreli kira sözleşmesini yenilediğini bildirdi. Yeni sözleşmenin imza töreni 15 Ekim'de düzenlendi.

Yeni sözleşmeye göre terminalin toplam alanı mevcut alanın 1.3 katı genişletiliyor. Aynı zamanda işletilen rıhtım sayısı da artıyor. Terminal alanında iskele üzerinde yeni bir ray sisteminin inşa edilmesinin yanı sıra, mevcut erişim yollarına da ilaveler yapılarak terminal içinde ve dışındaki trafik sıklığının azaltılması hedefleniyor. Giriş kapısı ve terminal ofis binasının yerleri de geri alınarak terminalin işletme verimliliği daha da arttırılacak.

Yeni sözleşme bunlardan başka ayrıca limana bağlı gemilere kıyıda elektrik enerjisi sağlanması öngörülüyor. Böylece gemiler elektrik üretmek için makinelerini çalıştır-

mak zorunda kalmayacaklarından NOx, SOx ve PM gibi çevre açısından zararlı gaz emisyonları büyük ölçüde azalacak. TraPac çevreye zararlı unsurları azaltmaya yönelik yeni teknolojileri aktif bir şekilde kullanarak, terminal işletmesinin çevre dostu olmasını temin edecek.

MOL Group terminal tesisleri ve hizmetlerini arttırıp geliştirerek kalite, verimlilik, müşteri hizmetleri ve çevre dostu özellikleri iyileştirmek için çaba sarf ediyor.

Dünyanın en büyük kombine taşımacılık şirketlerinden biri olan MOL, bugün toplam 861 gemi işletiyor ve tüm dünyada 9,200'den fazla kişiye istihdam sağlıyor. Grup, haftalık Transpasifik, Transatlantik, Kuzey ve Güney Amerika ve Asya-Avrupa seferleri de dahil olmak üzere dünya çapında en büyük ve en çeşitli hat ve lojistik hizmetleri ağlarından birini işletiyor.

