

NATIONAL CAUSE: TURK LOYDU

MİLLİ DAVA: TÜRK LOYDU

BANU SARI

Türkiye'nin milli klas kuruluşu ve vakıf faaliyetleriyle eğitim sektörünün önemli bir ayağı olan Türk Loydu yeni bir döneme girdi. 27 Nisan 2007'de gerçekleşen Genel Kurul neticesinde Türk Loydu'nun yeni başkanı olan Doç.Dr.Mustafa İnel, 2 yıldır Loyd'un yönetiminde yer alan, aynı zamanda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde akademisyen olarak sektöre hizmet eden bir isim.

Turkey's national classification society and an important leg of the education sector with its foundation activities, the Turk Loydu has now entered a new period. Assoc.Prof. Mustafa Inel, who became the new chairman of Turk Loydu as a result of the General Assembly held on April 27, 2007, had served in the management of Turk Loydu for 2 years and also serves the maritime industry as an academician at Istanbul Technical University.



Doç.Dr. Mustafa İnel

TÜ'den gemi mühendisi olarak mezun olmak ve ardından devlet bursu ile doktora yapmak için Londra'ya gitmek, Mustafa İnel'in bugün geldiği noktada bilinçli olarak attığı adımlar. Sektöre ve eğitime hizmet etmek amacıyla çıktığı bu yolda Türk Loydu'nun yeni yüzü, hedeflerinin yeni mimarlarından biri olacak.

Graduation from ITU as a naval architect and then studying in London for doctorate degree on a state scholarship were the conscious steps Mustafa Inel took for achieving his present position. He will be the new face of Turk Loydu and one of the new architects for the achievement of the goals of the establishment on this way he set off for serving the sector and education. Enabling Turkey's national classification society to attain international competency, and, as an academician, producing solutions for the education needs of the sector are his goals of top priority. Of course, with the power of the Turk Loydu, support of the sector, and his personal experiences...

Could you please provide us with your opinions about the development of the shipbuilding industry in Turkey and the world? How would the rapidly increasing shipyard investments in the local and global sense affect the existing shipyards and yards currently under construction?

In the last three years, shipbuilding industry has displayed a significant growth in Turkey and the world. Phase-out of single-hull tankers has created a considerable capacity requirement, and consequently Turkey started new investments in the field. This is a promising and honoring situation. But, we should also consider the times when the growth would come to an end, for everything is eventually based on competition. In this rising period that has begun in 2002, Europe started to see Turkey as a source of cheap workforce. We would no longer be a source of cheap workforce due to the exchange rates. Consequently, we should carefully study our position in this competition.

Currently, Turkey offers an acceptable quality at an acceptable time



Türkiye'nin millî klas kuruluşunu uluslararası yetkinliğe kavuşturmak ve bir akademisyen olarak sektörün eğitim ihtiyacına çözüm üretmek öncelikli hedefleri. Tabii; Türk Loydu'nun gücü, sektörün desteği ve kişisel deneyimleriyle...

Türkiye ve dünyada gemi inşa sanayisinin gelişimini ve Türkiye'nin yerini değerlendirir misiniz? Yerel ve küresel anlamda hızla artan tersane yatırımları, mevcut ve kurulmakta olan tersaneleri nasıl etkileyecek?

Son üç yılda Türkiye'de ve dünyada gemi inşa ciddi bir gelişme gösterdi. Tek cidarlı tankerlerin devreden çıkması, çok ciddi bir kapasite ihtiyacı doğurdu ve Türkiye de buna bağlı olarak yeni yatırımlara

and price. But, we should seek the answer for the question, "Would it be the same for the next 10 years?". It is difficult to believe that we will continue to be a source of cheap workforce, for there are no industries that would get cheaper, once it gets expensive.

In the next period, introduction of new vessel types in the Turkish shipbuilding industry will be important for the sustainability of the industry. We need shipyards that are capable of manufacturing highly efficient and special products. Tuzla is currently in such an evolution process. New shipyards should study this situation and choose the places where they would be able to compete.



girdi. Bu umut verici ve onurlandırıcı bir durum. Ama gelişmenin duracağı dönemi de düşünmek lazım. Çünkü her şey sonunda rekabete gelip dayanıyor. 2002'den itibaren başlayan bu yükseliş sürecinde Avrupa bizi ucuz iş gücü olarak görmeye başladı. Döviz kurlarının etkisiyle ucuzluktan yavaş yavaş çıkıyoruz. Dolayısıyla rekabette nerede durduğumuza çok iyi bakmak zorundayız.

Türkiye şu an, kabul edilebilir bir kaliteyi, kabul edilebilir bir zamanda ve kabul edilebilir bir fiyatta sunuyor. Ama "Bundan sonraki 10 yıl böyle gider mi?" sorusunun cevabını aramak lazım. Artık ucuz olacağımıza inanmak zor. Çünkü bir kere pahalılaştınca tekrar ucuzlayacak bir endüstri yok. Önümüzdeki dönemde, yeni gemi tiplerinin Türkiye'ye gelmesi sektörün devamlılığı için önemli olacaktır. Verimliliği yüksek, özel ürünleri yapabilecek tersanelere ihtiyaç var. Tuzla şu an böyle bir evrimin içinde. Yeni kurulan tersanelerin de bu yelpazeye bakıp, rekabet edebilecekleri yerleri seçmesi gerekiyor.

Peki tersaneler bu bağlamda yeterince araştırma yapıyor, verimliliği artırma konusunda yeterli çalışmayı gösteriyor mu?

Şu ana kadar yaptıkları ürünlerde evet. Ama yeni ürünlerde yapmaya çok alışık olmadığımız modeller söz konusu. Şimdikinden daha fazla ar-ge'ye ihtiyaç duyulacak. Özellikle de yan sanayi açısından. Çünkü bu gemilerde birçok farklı yan sanayi ürünü var. Bunların mutlaka bir teknolojiyi beraberinde getirmesi lazım. Tamamını ithal ettiğiniz zaman rekabet yapma şansınız ortadan kalkar. Çünkü zaten hammadede Uzak Doğu'dan gerideyiz, işçilikte daha pahalıyız. Bu açığı kapatmak için verimliliği artırmamız gerekiyor.

In this context, do the shipyards carry out adequate researches and put forth sufficient efforts to increase productivity?

Yes, they have done so in products they have manufactured to date. But, there are some models of new products, which we are not so accustomed to manufacture. We will need more R&D activities than we do today, particularly in terms of the supplier industries. Because, there are many supplier industry products used for construction of these vessels. These should bring along a technology. You would have no chance to compete if you import all of them, for we are behind the Far East in terms of the raw materials. Turkey is more expensive in the sense of labor. We need to increase the productivity in order to overcome this gap.

Productivity has two constituents. The first one is the education level of the workforce. The shipbuilding orders that started increasing in 2002 suddenly doubled the workforce. It is impossible to say that our workforce is completely educated, for you cannot provide the education that would support such a rapid growth in such a short period of time. Consequently, the education of the currently working workforce still continues. As long as this education continues, we expect the productivity to increase. The second is the infrastructure investments. There are two different approaches in productivity in infrastructure investments. One is application of full automation in shipyards, and yard designs and production methods according to vessels. It is not so easy to do this in existing yards. The second is to remain in "boutique" style production and increase production by optimizing your workforce and purchasing activities. I see that shipyards make progress in that sense.

YARDS WOULD CLOSE UNLESS PRODUCTIVITY INCREASES

Is it likely that demand would also come to an end if all these activities end?

If the activities aimed at increasing the productivity have not been completed before the end of this demand boom, dark days await the yards. There is a process that would lead up to close down. But, it should be seen definite that the shipyards that have completed their productivity enhancing activities would continue their business. The important point is to make investments aimed at the purpose.

We cannot achieve anything by copying the yards that were established in Tuzla in the past and that use the old technology. If one yard leads the way and shows that large tonnage vessels, which are very popular recently, are built in a profitable way, others would follow them, doing what is necessary to do so.

What are your opinions about the structural changes seen at shipyards in recent years?

Some shipyards were acquired by shipping groups. This has solved the problems of the shipyards that were in financial straits to some extent. Secondly, it has slightly decreased the shipbuilding-related risks, for if a shipyard that also involves in shipping has its own fleet, the likelihood of a vessel to remain unsold would be minimized. This is very important, for the shipyards have started building vessels with bigger self-



Verimliliğin iki bileşeni var. Birincisi iş gücünün ne kadar eğitilmiş olduğu. 2002'den itibaren artan gemi inşa siparişleri, iş gücünü bir anda ikiye katladı. İş gücümüzün şu anda tam olarak eğitilmiş olduğunu söylemek mümkün değil. Çünkü bu kadar hızlı bir büyümeyi destekleyecek eğitimi, bu kadar kısa sürede veremezsiniz. Dolayısıyla şu an çalışan iş gücünün eğitimi devam ediyor. Bu eğitim devam ettiği sürece verimliliğin artacağını bekliyoruz. İkinci kısım altyapı yatırımları. Altyapı yatırımlarında verimlilikte iki farklı yaklaşım var. Bir tanesi tersaneyi ful otomasyona geçirip amaca yönelik gemiye ilişkin tersane dizaynı ve üretim şekli. Bunun mevcut tersanelerde yapılması çok kolay değil. Bir ikincisi tamamen butik tarzı üretim içerisinde kalıp; işçinizi, satın almanızı iyi kullanarak verimliliğinizi artırma yolu. Bunda tersaneler aşama kaydediyorlar diye görüyorum.

VERİMLİLİK ARTMAZSA TERSANELER KAPANIR

Bu çalışmalar bitirildiğinde talebin de bitmesi gibi bir durumla karşılaşabilir miyiz?

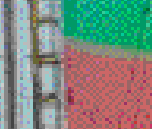
Eğer talep patlamasının bitiminden önce verimliliği artırma çalışmaları sonuçlanmazsa zaten tersaneleri çok kötü günler bekliyor. Kapanmaya kadar gidebilecek bir süreç var. Ama verimliliklerini tamamlayan tersanelerin işlerini devam ettirmelerine kesin gözle bakmak lazım. Önemli olan amaca yönelik yatırımlara gitmek. Eskiden Tuzla'da yapılmış, eski teknolojiyi kullanan tersaneleri kopya etmekle bir yere varılmaz. Eğer bir tersane liderlik edip şu an gündemde olan büyük tonajlı gemilerin

confidence. They have considerably overcome the difficulties of working with foreign shipowners to a large extent.

How about the Shipyards Master Plan, what can you say about it?

The first function of the Shipyards Master Plan was to establish the zones that are convenient for shipbuilding on the coasts of Turkey. Because there are no shipyards in the Aegean and the Mediterranean regions, there were opinions that investments should be shifted to these regions. But several obstacles have arisen immediately. The most important competitors in this field are caretta caretta. There is only a small portion of land, which is not a caretta caretta region on the Mediterranean coasts. Most of these coasts are also filled with summer residences and tourism facilities. Consequently, establishment of shipyard zones on the southern coasts is a very important problem. As for the Aegean, a considerably large coastline is filled with blue-flagged beaches. I believe there is a significant need for maintenance and repair yards in the Mediterranean and the Aegean regions. We do not grant permission for establishment of yards, due to the environmental concerns. But, because there are no maintenance and repair yards in these regions, an accident at sea would lead to an environmental disaster.

On the north, there are requests for establishment of shipyards due to the unemployment rates and the people's positive view on shipbuilding in the Black Sea region. There are many zones that



karlı bir şekilde sonuçlandırıldığını gösterirse, diğerleri de ne gerekiyorsa yapıp onları izleyecektir.

Son yıllarda tersanelerde gerçekleşen yapısal değişiklikler hakkında ne düşünüyorsunuz?

Bazı tersaneleri armatör gruplar satın aldı. Bu da finansal sıkıntı içerisinde olan tersanelerin sorunlarını bir nebze de olsa çözdü. İkinci de gemi inşadaki riski bir mertebe azalttı. Çünkü armatörlüğü olan bir tersanenin kendi filosu olduğu takdirde, geminin satılmaması ihtimali minimuma düşer. Bu çok önemli. Çünkü tersaneler daha büyük bir özgüvenle gemi yapmaya başladılar. Bu sayede yabancı armatörlerle çalışmanın zorluklarını da büyük oranda aştılar.

Tersaneler Master Planı ile ilgili neler söyleyebilirsiniz?

Tersaneler Master Planı'nın ilk işlevi, Türkiye kıyılarında tersane olmaya müsait bölgelerin saptanmasıydı. Ege ve Akdeniz'de tersane olmadığı için yatırımların bu bölgelere de kayması gerektiği yönünde görüşler vardı. Ama hemen birkaç engel çıktı. Bu konuda en önemli rakibimiz caretta caretta. Akdeniz kıyılarında caretta caretta bölgesi olmayan çok az bir alan var. Bu alanların çoğunda da yazlıklar ve turistik bölgeler yer alıyor. Sonuç olarak güney sahillerinde tersane alanının tespit edilmesi çok önemli bir problem. Ege'de de büyük bir sahil şeridi var ve mavi bayraklı kumsallarla dolu. Akdeniz ve Ege'de bakım onarım tersanesine son derece ihtiyaç olduğunu düşünüyorum. Çevre dolayısıyla tersane kurulmasına izin vermiyoruz. Ama buralarda bir bakım onarım tersanesi olmadığı için, yaşanabilecek bir gemi kazası sonucu çevre faciasıyla karşılaşacağımız unutulmamalı.

Kuzeye geldiğimizde Karadeniz'deki işsizlik oranları ve halkın gemi inşa bakişisi nedeniyle tersane kurulması yönünde istekler var. Saptanmış birçok bölge bulunuyor ve bunların bir kısmı faaliyete geçecektir. Burada önemli olan, bölgelerde sinerji yaratabilecek alanlar oluşturulması. Tek tersanelerin yaşama şansı tabii ki var. Ama bölgelerin yaşama şansı daha yüksek.

MALİYE BAKANLIĞI YATIRIMI ENGELLİYOR

Marmara'da buna benzer projeler var ve bazılarının devreye gireceğine inanıyorum. Hala "Yalova olmalı mı olmamalı mı?" tartışması yaşanıyor. Ama ortada bir gerçek var; Yalova oldu. Burada kurulacak tersanelerde ne üretilmeli, nasıl üretilmeli, hangi teknolojiyle üretilmeli konularına dikkat etmek lazım. Yeni projelerin önündeki en büyük engel Maliye Bakanlığı'nın tebliği. Çünkü bu tebliğ, yatırım bedelinin belli bir yüzdesini devletin kira olarak almasını öngörüyor. Hem de tersaneyi kurduğunuz değil, karar verdiğiniz günden itibaren. Siz yatırımcı olsanız ve ne kadar yatırım yaparsanız o kadar çok kira verseniz, yüksek teknolojiye sahip yatırım yapar mısınız? Düşük kira vermek için, düşük teknoloji ile başlarsınız. Halbuki Maliye Bakanlığı bunun tersini yapmalı ve yatırımı teşvik etmeli. Şu anki haliyle bu, yatırımın önüne geçmektir, bunun düzelmesi lazım.

Tersaneler Master Planı, tüm bu tespitleri içeriyor. Proje tamamıyla bitti. Ama uygulamaya koyulması için net bir tarih saptanmış değil.

Türkiye'de yan sanayinin gelişme hızı, gemi inşanın gelişme hızına paralel diyebiliriz mi?

Yurt içinde yan sanayinin gelişmesinde üç temel problem bulun-

We need shipyards that are capable of manufacturing highly efficient and special products. Tuzla is currently in such an evolution process. New shipyards should study this situation and choose the places where they would be able to compete.

have already been determined and some shipyards will commence operating in those zones. The important thing here is to create zones that could create synergy in regions. A single shipyard, of course, has the chance to survive, but the zones have higher chance to survive.

MINISTRY OF FINANCE PRECLUDES INVESTMENTS

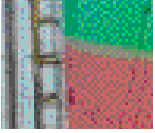
There are similar projects in the Marmara region and I believe some will go into operation. There is still the debate whether Yalova should be a shipyards zone or not. But, there is a reality here; Yalova has already become a shipyards zone. We should be careful about what should be built at yards to be established there, and how they should be built. The biggest obstacle in front of the new projects is the Communiqué of the Ministry of Finance. Because, this communiqué stipulates that a certain portion of the investment amount should be taken as rental by the government; even from the date you decide to make the investment, not from the date the yard has been established. If you were an investor and if you have to pay a rental which is proportional to the total amount of the investment, would you invest in high technology establishments? You begin with low technology to pay small rentals. Whereas, the Ministry of Finance should do the opposite and encourage investments. Current application puts obstacles before investments, and this needs to be corrected.

The Shipyards Master Plan covers all these determinations. The project has been fully completed, but there is no exact date for its implementation.

Can we say that the development speed of the supplier industries in Turkey is parallel to that of the shipbuilding industry?

There are three primary problems in development of the supplier industries in Turkey. One of them is the certification. There is a need for specialized tests for many supplier industry products. Unfortunately, the number of accredited laboratories that can handle these tests is very low in Turkey. Conducting such tests at overseas laboratories is a disadvantage in terms of time and money. Another problem is documentation. Documentation of the products is not adequately customary. And a third one is the

Verimliliği yüksek, özel ürünleri yapabilecek tersanelere ihtiyaç var. Tuzla şu an böyle bir evrimin içinde. Yeni kurulan tersanelerin de bu yelpazeye bakıp, rekabet edebilecekleri yerleri seçmesi gerekiyor.



yor. Bir tanesi sertifikalama. Birçok yan sanayi üründe çok uzmanlaşmış testlere ihtiyaç var. Bu gibi testleri yapabilecek olan akredite laboratuvar, ne yazık ki Türkiye’de çok çok az. Yurt dışında test yaptırmak da hem mali açıdan, hem de zaman açısından dezavantaj. Bir diğer problem dökümantasyon. Çıkan ürünün dökümantasyonu yeterince alışımlı değil. Üçüncüsü garanti ve servis. Servis ağlarının kurulması ve o servis ağları içerisinde yabancı armatörün garanti süresi içindeki ve sonrasındaki servis ihtiyacının karşılanması, yan sanayinin önemli bir problemi olarak görünüyor. Yan sanayi üreticilerinin beraberce bu servis ağlarını kurmasıyla belki problem çözülebilir.

10 YIL İÇİNDE ANA MAKİNE ÜRETİRİZ

Yan sanayide hangi dallar öncelikli olarak gelişebilir?

Kaldırma sistemleri, çeşitli hidrolik makineler, dümen dolapları gibi mekanik ürünlerde başarılı olduğumuzu görüyoruz. Sertifikalandırma ve garanti sorunlarını çözersek mekanik aksamda çok çabuk ilerleyebiliriz. En önemli problem ana makine üretimi. Ana makine üretecek tesislerin finansmanı konusunda sıkıntıların aşılması lazım. Ancak önümüzdeki 10 yıl içinde Türkiye’de bir ana makine üreticisi olacağını tahmin ediyoruz.

Türkiye’de yan sanayinin gelişmesi için Türk Loydu’na düşen görevler nedir?

Türk Loydu’nun giydiği iki şapka var. Birinci şapka klas kuruluşu olması. Bu kapsamda yan sanayiye, sertifikalandırma faaliyetleri içinde desteklemeye çalışıyoruz. Diğer taraftan bizim bir de vakıf

warranty and service issues. Establishment of service networks and meeting the in-warranty and post-warranty service needs of the foreign shipowners within this network appears as an important problem of the supplier industries. Perhaps, establishment of such service networks by the manufacturers in the supplier industry jointly could solve this problem.

WE CAN MANUFACTURE MAIN ENGINES WITHIN 10 YEARS

Which sectors of the supplier industry could develop in the first place?

We can see that we are successful in production of mechanical products such as lifting systems, various hydraulic machines, steering wheels, etc. If we solve the certification and warranty issues, we can rapidly make progress in mechanical parts. The most important problem is main engine production. Problems before financing plants aimed at manufacturing main engines should be overcome. However, we believe that there will be a main engine manufacturer here in Turkey in the next decade.

What are the tasks of the Turk Loydu for the development of the supplier industry in Turkey?

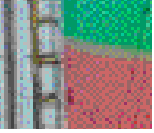
Türk Loydu has two main lines of activity. The first one is being a classification society. Within that scope, we are trying to provide support to the supplier industry in terms of certification. Another line is that we also have a foundation. In this context, we have had training activities aimed at the supplier industry to inform them of the ways they could follow in the fields of documentation, certification and service. They still continue.

When we look at the development of the Turkish merchant marine, we have a serious duty due to the fact that we are a national classification society.

Why have the Turkish International Ship Register and the dual classification application, which were considered to be important for the development of the fleet, not been effective?

There are a variety of reasons relating to the decline in the Turkish merchant fleet. One of them is that our fleet is a little old. We can see that Turkish shipowners are among leaders in newbuilding orders. Consequently, we will not see so many old vessels, which cause the decline in our fleet, in the following years. The second is that, we have witnessed unfair competition under the name Paris MOU of the EU. Turkey has been included in the black flag list and it has been seen that our country has a high level of detention rates.

Within that scope, the Undersecretariat for Maritime Affairs, Chamber of Shipping (CoS), Istanbul Technical University (ITU), and Türk Loydu carried out a joint study. The primary purpose of the study was to examine the problems created by countries in the black list. It was said that the black flag states constituted a risk for the environment and human health. The study showed that there was not a definitive indicator in this matter. We examined the marine accidents that took place within a period of 5 years, and we saw that these countries did not constitute a bigger risk in terms of the number of vessels. We informed the EU of the fact that these fleets had deficiencies, but that they



şapkamız var. Vakıf şapkası altında yan sanayiye dökümantasyon, sertifikalandırma ve servis konularında izleyebilecekleri yollarla ilgili bilgilendirme faaliyetlerimiz oldu, devam da ediyor.

Türk deniz ticaret filosunun gelişimine baktığımızda milli klas kuruluşu olmanız nedeniyle size ciddi bir görev düşüyor. Filonun gelişimi için önemli olduğu vurgulanan Türk Uluslararası Gemi Sicili ve ikinci klas uygulaması neden etkili olmadı?

Türk filosunun azalma nedenleri çeşitli. Bir tanesi filomuzun biraz yaşlı olması. Görüyoruz ki Türk armatörler yeni gemi siparişlerinde önde gelen ülkelerden biri. Dolayısıyla filomuzun düşmesine neden olan eski gemileri önümüzdeki yıllarda çok görmeyeceğiz. İkincisi AB'nin Paris MoU adı altında bir haksız rekabete tanık olduk. Türkiye siyah bayrak listesine alındı ve tutuklanma yüzdelerinde ülkemizin çok yüksek olduğu görüldü. Bu kapsamda Denizcilik Müsteşarlığı, DTO, İTÜ ve Türk Loydu ortak bir çalışma gerçekleştirdi. Çalışmanın temel amacı, kara listedeki ülkelerin ne gibi problemler yarattığını incelemektir. Siyah bayrak devletlerinin çevreye ve insan sağlığına risk oluşturduğu söyleniyordu. Bizim yaptığımız çalışma, bu konuda kesin bir göstergenin olmadığını ortaya koydu. 5 yıllık süreçte oluşan deniz kazalarına baktık, gemi sayısına göre bu ülkelerin daha büyük bir risk arz etmediğini gördük. Bu filoların eksikleri olduğunu, ama büyük risk oluşturmadığını AB'ye aktardık. Anladığımız kadarıyla Paris MoU'nun değişimi üzerine faaliyetler var.

Türk filosu kara listede yer almaktan çok etkilendi. Filo kaybında bunun çok büyük etkisi var. Yani bizim gemilerimizin Türk bayrağından kaçmasının asıl nedeni Türk Bayrağı'nın değil, AB'nin yaptığı uygulamalar. Ancak önümüzdeki 5 yıl içinde kriterlerin değişeceğine kesin gözüyle bakılıyor. Daha çok, gemi ve işletme bazında siyah bayrak uygulamasının getirileceğini düşünüyoruz. Yani filonun dışında işleten kuruluş ve geminin kendisi etkin olmaya başlayacak.

Yeni döneme Türk Loydu'nun sektöre getireceği yenilikler var mı? Hedeflerinizden ve öncelikli çalışmalarınızdan bahsedermisiniz?

En büyük projelerimizden biri eğitim tesisimiz. Tüm sektöre eleman yetiştirilmesini sağlayabilecek bir proje bu. Çok yakında faaliyete geçecek. Bu tesisi kendi imkanlarımızla finanse etmeye çalışıyoruz. Dolayısıyla sektörün desteğini bekliyoruz. İkinci çalışmamız Lloyd's Register ile dual klas anlaşmasıydı. Bu konuda da çalışmalarımız devam ediyor. AB'den yetkilendirme konusunda CE işaretinde basınçlı kaplar ve kazanlarda önemli aşamalar kaydettik. Türkiye'de ilk onaylanmış kuruluş olma başarısını göstermiş üç kuruluştan biriyiz. Kalitedeki görevimizi CE yoluyla yapıyoruz. Bunun yanı sıra gemi ekipmanlarının sertifikalandırılması konusunda AB'ye başvurumuz, AB tarafından tanınabilir klas olma faaliyetimiz var. Bu konuda aşamalar kaydettik. En kısa zamanda sonuçlandırmak amacındayız. Son günlerde Libya ile denizcilik konusunda bir yetki anlaşması imzaladık. Bunun daha da genişleyeceğini ve yetkilendiren devletlerin daha da artacağını düşünüyoruz. Kalite konusunda diğer bir misyonumuz, kalite belgesi veren kuruluşlar arasında kalitesini koruyan olmak. ☒

The Turkish merchant fleet was negatively affected from being in the black list. This has a big effect on the decline in the fleet. In other words, the real reason why our vessels run away from the Turkish flag is not the application of the Turkish flag, but the applications of the EU.

did not constitute a big risk. As far as we understand, there are operations aimed at making amendments in the Paris MoU.

The Turkish merchant fleet was negatively affected from being in the black list. This has a big effect on the decline in the fleet. In other words, the real reason why our vessels run away from the Turkish flag is not the application of the Turkish flag, but the applications of the EU. However, it is considered definite that the criteria would change within 5 years. We believe that the black list application would be based more on vessels and management. I mean, not the fleet in general, but the operating company and the vessels will be taken into consideration in application.

Are there any innovations that the Turk Loydu will introduce to the maritime industry? Could you please tell us about your priorities and goals?

One of our biggest projects is the training facilities. This is a project that would enable education of the workforce for the whole industry. The facilities will begin operating soon. We are trying to finance these facilities with our own resources. Consequently, we are expecting the support of the industry. Our second project was the dual classification agreement with the Lloyd's Register. Our activities are still underway for that purpose. We have made considerable progress to obtain accreditation from the EU for pressure vessels and boilers with respect to the CE mark. We are one of the three organizations that have shown the success of being the first accredited bodies. We fulfill our duty with respect to quality through the CE. Additionally, we also have an application to the EU to be accredited for the certification of ship equipment, and to become a classification society recognized by the EU. We have made considerable progress in that respect. We aim to conclude them as soon as possible. Recently, we have concluded an accreditation agreement with Libya. We believe that this will further expand and the number of countries that give accreditation to us would increase. Our other mission with respect to quality is to become the one that maintains its quality among organizations that give quality certificates. ☒

Türk filosu kara listede yer almaktan çok etkilendi. Filo kaybında bunun çok büyük etkisi var. Yani bizim gemilerimizin Türk bayrağından kaçmasının asıl nedeni Türk Bayrağı'nın değil, AB'nin yaptığı uygulamalar.
