

22 ARALIK 2023

BİLGİ NOTU-2023/22

KONU: BABÜLMENDEP BOĞAZINDAN GEÇİŞLER

"BABÜLMENDEP BOĞAZINDA OLUŞAN RİSK RISK-AT BAB AL-MANDAB STRAIGHT

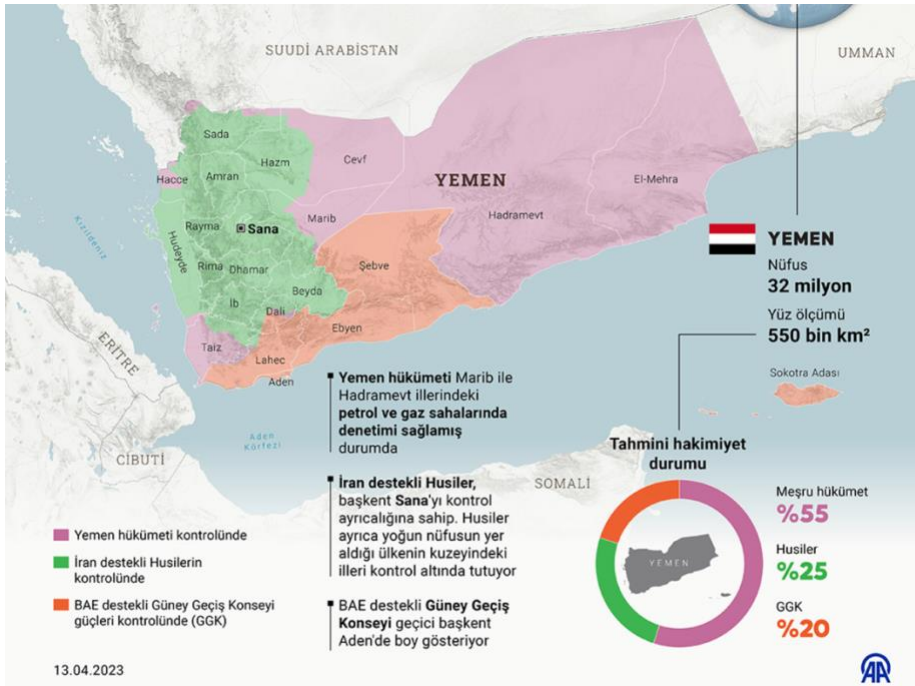
1. Amaç

1.1. Bu bilgi notunun amacı, Yemen'in önemli bir bölümünü kontrolü altında tutan Husilerin Babülmendep Boğazından geçiş yapan ticaret gemilerine silahlı saldırıları, bunların deniz ticaretine ve ticaretimize etkisi, gemilerce alınabilecek tedbirler vb. konusunda başta üyelerimizi bilgilendirmektir.

2. Giriş

Husiler, Yemen'deki Şii azınlığı Zeydiler'den oluşan silahlı bir gruptur. Yüz ölçümü yaklaşık 550 bin kilometrekare olan Yemen'de meşru hükümet, ülke topraklarının yüzde 55'ini, Husiler yüzde 25'ini, GGK ise yaklaşık yüzde 20'sini kontrol ediyor.

1



Şekil 1 Yemen'deki Kontrol Bölgeleri

Yanda açık yeşil ile gösterilen kısım Husilerin kontrolü altındaki bölgedir. Doğrudan harita üzerinden analiz edildiğinde Babülmendep Boğaz girişi ve geçiş kısmının hükümet kontrolünde olan bir bölge olduğu, asıl Husilerin kontrolünde olan kısmın boğaz geçişinin ardında biraz daha kuzeyden başladığı görülmektedir.

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

3. Babülmendep Boğazına İlişkin Genel ve Deniz Ticaretine İlişkin Bilgiler

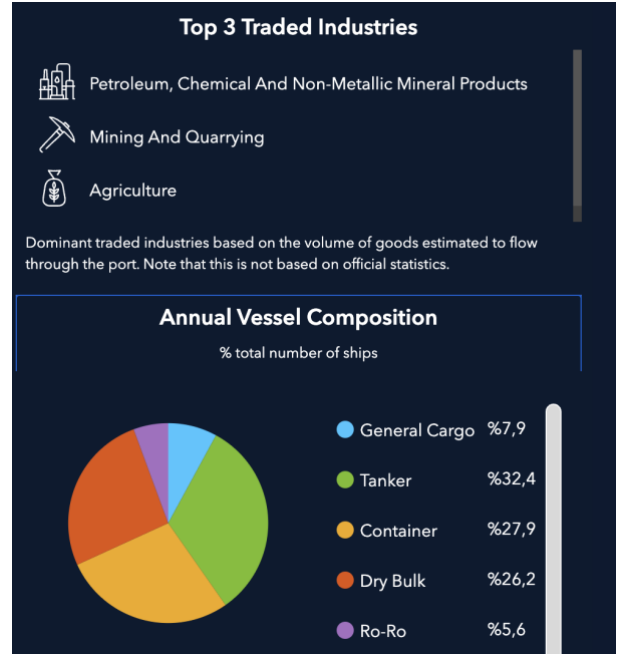


Şekil 2 Babülmendep Boğazı

3.1. Boğaz 20 NM (32 KM) genişliğinde olup Perim Adası tarafından ikiye bölünmüştür. Doğu geçiş yolu 2 NM, Batı geçiş yolu 16NM'dir. Birinci kanal çok dar olduğundan ve büyük gemilerin geçebilmesi için yeteri kadar derin olmadığından, temel geçiş yolu batı taraftaki geçiş yoludur.

3.2 Bu su geçiş yolundan yıllık olarak ortalama 19.350 transit gemi geçişi olmaktadır. Mukayese açısından İstanbul Boğazından yıllık gemi geçişi 2022 yılında 35.500 adet civarında olmuştur. Bu geçişlerin %15'i tanker geçişidir.

2023 yılında Babülmendep boğazından geçen gemi tipleri ise yandaki grafikte belirtildiği şekildedir. Buna göre 6300 adet tanker, 5400 adet konteyner gemisi, 5100 adet kuruyük gemisi, 1500 adet genel kargo gemisi ve 1100 adet Ro-Ro gemisi geçiş yapmıştır.

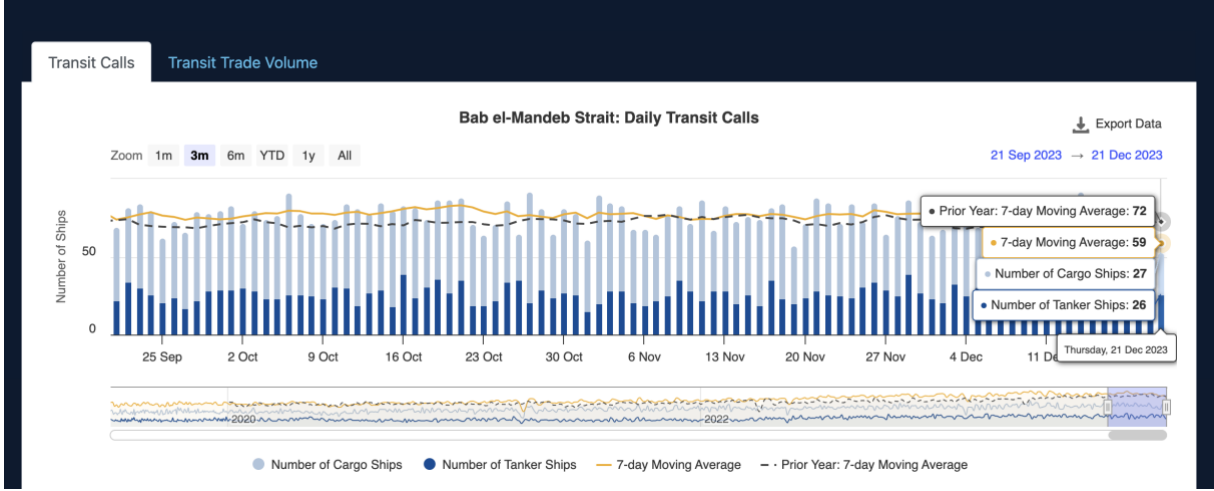


Şekil 3 2023 Yılında Babülmendep Boğazından Geçen Gemi Tipleri ve Ürün Çeşitleri

Aşağıdaki grafik incelendiğinde 21 Aralık 2023 tarihine kadar olan söz konusu boğazdan transit yapan gemi adetleri görülmektedir. 14 Aralıkta 2023'te 7 günlük geçiş ortalaması 71 iken 21 Aralık 2023'te bu sayı 59'a gerilemiştir. Bu da **Babülmendep Boğazından geçen gemi sayısının %10 oranında azaldığı anlamına gelmektedir.**

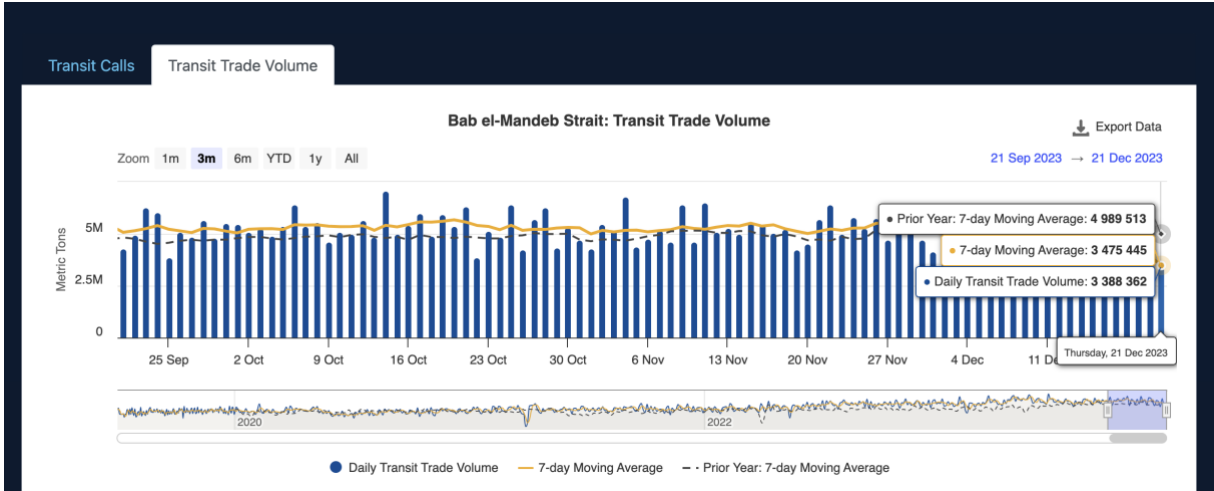
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION



Şekil 4 Babülmendep Boğazından 22 Aralık 2023 ve öncesindeki gemi miktarları

Diğer taraftan aynı grafiğin bu boğazdan geçen metric ton olarak miktarına baktığımızda 14 Aralık 2023'te 7 günlük ortalama 5.096.054 ton iken 21 Aralık 2023'te bu sayı 3.475.445'e düşmüş, **yüzesel olarak bakıldığında ise %30 azaldığı tespit edilmiştir.**



Şekil 5 21 Aralık 2023 ve Öncesindeki Transit Ürün Geçiş Miktarları

4. Husi Saldırıların Başlaması Akabinde Olaylar Nasıl Gelişti?

4.1. Husi saldırıları ne zaman başlamıştır?

Saldırı, 7 Ekim'de İsrail-Hamas savaşının başlamasından sonra başladı.

Husiler, Hamas'a desteklerini açıkladı ve İsrail'e gidecek herhangi bir gemiyi hedef alacaklarını belirttiler. Ancak sonrasında saldırıya uğrayan tüm gemilerin gerçekten oraya giden gemiler olmadığı görüldü.

İlk olarak 19 Kasım 2023'te Türkiye'den Hindistan'a giden Japon sahipli bir gemi kaçırılarak Yemen'deki bir limana götürüldü. Ancak bu geminin ne İsrail ile bir bağlantısı olduğu ne de gemide İsrail Vatandaşı olduğu görüldü.

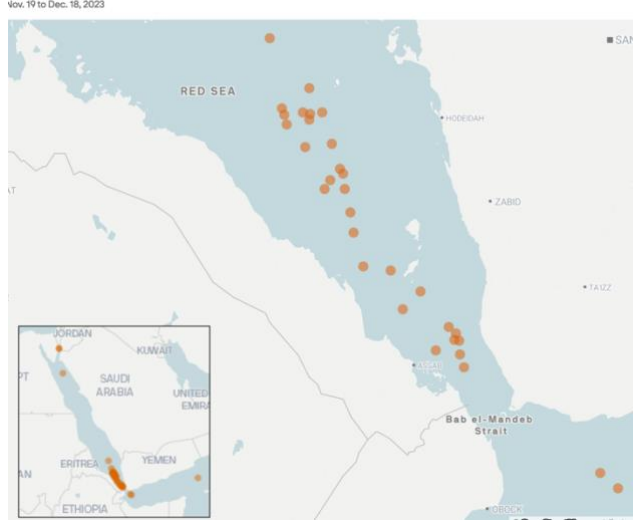
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

4.2 Peki bu olaylar nasıl gelişmeye başladı?

Kızıldeniz'de Husilerin kontrolündeki bölge açıklarında ve Babülmendep boğazında 19 Kasım'dan 18 Aralık 2023'e kadar 37 olay gerçekleşti. Olaylar genelde gemilere silahlı küçük teknelerle yaklaşarak gemileri saptırma amaçlı saldırılar, drone, füze saldırıları şeklinde gelişmiştir.

Bu 37 olay içinde en fazla MSC'nin 3 gemisi en fazla olayla karşılaşan gemiler olmuştur.



ARALIK

18	Marshall Islands-flagged Green Trader Suspicious Approach
18	Marshall Islands-flagged Magic Vela Armed Approach
18	Cayman Islands-flagged Swan Atlantic UAS Strike
18	Panama-flagged MSC Clara Proximate Explosion
15	Liberia-flagged MSC Palatium III Missile/UAS Strike
15	Liberia-flagged Al Jasrah UAS Strike
15	Liberia-flagged MSC Alanya Houthi Threat
14	Hong Kong (SAR)-flagged Maersk Gibraltar UAS Strike
13	Malta-flagged Lady Tramp Armed Approach
13	MI-flagged Ardmore Encounter Suspicious Approach / PE
11	Norway-flagged Strinda Missile Strike
11	Marshall Islands-flagged Icarus UAS Sighting
10	Singapore-flagged Centaurus Leader Proximate UAS Explosion
9	Panama-flagged Panta Rei 1 Houthi Threat
7	Cyprus-flagged America Houthi Threat
6	Liberia-flagged Dianella UAS Sighting
3	Liberia-flagged C Genuine Proximate UAS Explosion
3	Panama-flagged AOM Sophie II Proximate UAS Explosion
3	Panama-flagged Number 9 UAS Strike
3	Bahamas-flagged Unity Explorer Proximate UAS Explosions

Şekil 6 19 Kasım-18 Aralık 2023 Tarihleri Arasındaki Olay Mevkileri

KASIM

27	Panama-flagged MSC Ambra UAS Sighting
26	Liberia-flagged YM Pioneer Proximate Iran Surveillance
26	Liberia-flagged Central Park Boarding
24	Malta-flagged CMA CGM Symi UAS Strike
19	Bahamas-flagged Galaxy Leader Seizure

Tabii ki bu panik havası hızla deniz taşımacılığı firmaları üstündeki etkisini göstermiş ve dünyanın en çok konteyner gemisine sahip olan MSC de Kızıldeniz'den gemi geçişlerini durdurduğunu belirtmiştir. Bunun dışında Tayvanlı büyük konteyner gemi firması Yang Ming, Evergreen, Hong Kong'lu OOCL ve daha bir çok firma bu zincire katılmışlardır.

Şu ana kadar Türk Sahipli herhangi bir firma geçişlerini durdurduğuna dair bir açıklamada bulunmamıştır.

5. Kızıldeniz'deki bu saldırıların deniz ticaretine etkileri nedir?

5.1 ICS çevre ve ticaretten sorumlu üst düzey yöneticisi John Stawpert'e göre, Asya-Avrupa ticaretinin %40'ı bu bölge üzerinden gerçekleşmektedir. Bu, enerji tedarikinde ithalata bağımlı Avrupa için petrol ve dizel gibi büyük miktarlardaki ürünün transferinin sektöre uğraması anlamına gelmektedir.

Diğer taraftan dünya genelinde üretilen ürünlerin büyük çoğunluğunu oluşturan konteyner gemileriyle getirilen gıda ürünleri, palmiye yağı, tahıl gibi ürünleri de bu etkilenmeye dahil edebiliriz.

Tabii ki ticaret önemli iken en önemli konunun gemiadamlarının can güvenliği olduğunu değerlendirmekteyiz. Ardından da gemilerin güvenliğinin geldiğini düşünmekteyiz.

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

5.2 Yukarıda da bahsedildiği üzere Kızıldeniz geçişlerini durdurduğunu belirten MSC, Maersk, CMA CGM Grubu ve Hapag-Lloyd gibi konteyner taşımacılığı yapan şirketler geçişlerini Afrika kıtasındaki en güneyde bulunan Ümit burnundan geçişlere yöneltmeye başlamıştır.

BBC bu konuya ilişkin bir örnek vermiş.

Tayvan'dan kalkıp Hollanda'ya giden bir gemi Süveyş kanalından geçtiğinde 10.000DM yani 18.520 KM mesafe katedip 25,5 günde varmakta, eğer ümit burnundan geçip giderse 13.500DM yani 25.000KM mesafe katedip 34 günde varmaktadır.

Bu da bu geminin (45.000DWT civarında) sadece yakıt miktarını 190 ton, harcanan dizel ile birlikte maliyeti ise 150.000 USD artırır. Tabi iklim açısından da bu karbon salınımlarının artması demektir.

Alternative shipping route avoiding Red Sea

Using Red Sea/Suez Canal	Around Cape of Good Hope
10,000 nautical miles (18,520km)	13,500 nautical miles (25,002km)
25.5 days*	34 days*

*Based on ultra large container vessel's average speed of 16.48 knots



Source: Veson Nautical

Şekil 7 Ümit Burnundan Geçiş İle Süveyş Kanalından Geçiş Mesafe ve Zaman

5.3 Şirketler bu yöndeki kararlarında Ümit Burnunu kullanmaya devam ederse, bu durumda transit süreleri uzayacak, bu bağlamda daha fazla gemiye ihtiyaç olacak ve maliyet artışıyla birlikte navlunlar artacaktır.

Ancak geçmişte yaşadığımız örneklere baktığımızda, bu kanaldaki bir kesinti veya aksama hem Türkiye-Avrupa arasındaki ticareti ve hem de buna bağlı olarak deniz ticaretini artırmaktadır. Şirketlerimizin bu konuda hazırlıklı olmalarını tavsiye ederiz.

5.4 Lloyd's Market Association (LMA) ve Londra Uluslararası Sigorta Derneği (IUA) ortak komitesi olan Ortak Savaş Komitesi, Savaş, Korsanlık, Terörizm ve İlgili Tehlikeler konusundaki tekne sigortasına ilişkin yayınladığı listesindeki alanlarını yakın zamanda güncelledi.

Değişiklikler arasında Kızıldeniz alanına yönelik bir ayarlama bulunmaktadır. Enlem olarak kapsama alanı 18 derece K enleminin kuzeyine ve güneyine 3 derece bir genişletildi.

Taşıtanlar için sigorta fiyatları 2 katına çıkarken, konteyner başına 50-100USD savaş riski primi eklemesi yaptıkları görülmeye başlandı.

5.5 Bu saldırıların brent petrol fiyatlarını etkilemeye başladığı söylenmekle beraber bu olayların çok etki yaratacağını değerlendirmemekteyiz. 12 Aralıktan 20 Aralık'a kadar ilk tepki ile artış %8 civarında olmuştur.

5.6 Dry Bulk Endeks 4 Aralık'ta 3.000 civarında iken 22 Aralık 2023'te 2.000 civarlarına düşmüştür.

5.7 Ancak rakamlarda anlık olumsuz değişimler gelişmiş olsa da bunun kalıcı olmayacağı değerlendirilmektedir.

5.8 Daha önce bu bölgede yaşanmış bir olaydan hareketle gemi bordasından alınabilecek küçük çaplı bir füze saldırısının armatöre maliyeti ticari kayıplar da dahil 2 milyon USD olabilmektedir. Ayrıca gemi yaklaşık 40 gün süre ile bakım onarım faaliyetleri nedeniyle hareketten sakıt kalabilmektedir.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

6. Bu saldırıları engellemek için ABD öncülüğünde "Operation Prosperity Guardian" isimli hareketin başlatılmasına karar verildi.

Kızıldeniz'deki olayların, kolektif eylem gerektiren uluslararası bir sorun olduğu değerlendirilmiştir. 19 Aralık 2023'te duyurusu yapılan Operation Prosperity Guardian Harekatı, Müşterek Deniz Kuvvetleri'nin çatısı altında ve Görev Kuvveti 153 liderliğinde, Kızıldeniz'deki güvenliğe odaklanan önemli yeni çok uluslu bir güvenlik girişimidir.

Operation Prosperity Guardian, Birleşik Krallık, Bahreyn, Kanada, Fransa, İtalya, Hollanda, Norveç, Seyşeller ve İspanya gibi birçok ülkeyi bir araya getiriyor; sonradan bu ülkelere Avustralya ve Yunanistan da eklendi. Söz konusu hareket, tüm ülkeler için seyrüsefer özgürlüğünü sağlamayı ve bölgesel güvenliği ve refahı güçlendirmeyi amaçlayarak, güney Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ndeki güvenlik sorunlarına ortak bir yaklaşım getirmeyi hedeflemektedir.

7. Gemiler tarafından alınması gereken tedbirler

7.1 Gemi personelinin bu bölgede gerçekleşen olaylar hakkında bilgilendirilmesi gerekmektedir. Şirketlerin gemilere düzenli güncellemeler göndermek için bir sistem kurması gerekmektedir.

7.2 Köprüüstü vardiya personeli, tehdidi nasıl karşılayacaklarına dair bilgilendirilmeli ve uygulama yapmalıdır; bu, önceden hazırlanmış tedbirleri içermelidir. Eğer geminin belirli bir seferde veya o seferin belirli bir bölümünde mürettebata karşı artan bir dron saldırı riskine maruz kalacağı değerlendirilirse, köprüüstündeki personel sayısı riskin arttığı seyir süresince en aza indirilmelidir. Bu konuda bölgeye girmeden önce personel eğitimi tamamlanmış olmalıdır.

7.3 Gemiler kuzey ve güney rotalarında ilerlerken trafik durumu müsaade ettiği sürece Batı sahillerine daha yakın seyredecek şekilde ilerlemelidir. Ya da bölgedeki deniz kuvvetleri unsurları ile irtibat kurarak rotalama tavsiyesi istenmelidir.

7.4 Geçişlerde kaçırılma riskini minimize etmek için gemiye güvenlik personeli alınmalıdır.

7.5 [BMP5](#) (Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea) adlı doküman gemi personelinin güvenli geçiş planlamalarında muhakkak kullanılmalıdır. Bu dokümanda tehdit tipine göre alınabilecek tedbirler listeleri bulunmaktadır.

Saygılarımla,

Hüseyin Çınar
Genel Sekreter