

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

BİLGİ NOTU

Deniz Taşımacılığı

Belge No	TAB-BN-2026-002
Konu	Orta Doğu Körfezi'nde Durma Noktasındaki Deniz Ticareti — Savaş Riski Sigortasının İptali ve Petrol Sevkiyatının Durması
Tarih	2 Mart 2026
Hazırlayan	TAB Genel Sekreterliği
Bilgi Düzeyi	Üye Şirketlere Mahsus
Kaynak	Lloyd's List Intelligence (LLI) — AIS Verileri ve Piyasa Raporları

Bir önceki 1 nolu bilgi notumuzda belge tarihleri sehven 2025 olarak yazılmıştır.

1. GENEL DEĞERLENDİRME

Başkan Trump'ın ABD'nin İran'a yönelik saldırılarını gerekirse haftalarca sürdürme niyetinde olduğunu açıklamasının ardından İran'ın müzakere masasına oturma eğilimi göstermemesi, kısa vadede bölgedeki deniz taşımacılığı operasyonlarının ağır kesintilerle karşı karşıya kalacağına işaret etmektedir. İran, ABD ve müttefiklerinin üstlendiği maliyeti artırarak çatışmayı tırmandırma ve petrol akışlarını sekteye uğratma stratejisini sürdürmektedir. Bu çerçevede bölgesel komşularını hedef alarak savaşın coğrafi kapsamını genişletmeye çalışmaktadır.

Hürmüz Boğazı; hem bu güvenlik risklerinin hem de savaş riski sigortasının sona ermesinin birleşik etkisiyle gemi geçişlerine fiilen kapanmış durumdadır. Bu kapanma, günlük 18 milyon varil ham petrol ve rafine ürün ile küresel LNG ticaretinin yaklaşık yüzde yirmisini — başta Katar kaynaklı olmak üzere — bu kilit boğazdan taşıyan denizcilik zincirini ciddi biçimde kısıtlamaktadır.

2. HÜRMÜZ BOĞAZI — FİLEN KAPALI

SADECE İRAN DEĞİL, DENİZ TAŞIMACILIĞININ KENDİSİ DE BU KAPANMAYA DESTEK OLUYOR.

Lloyd's List Intelligence AIS verilerine göre, Hürmüz Boğazı'ndan geçen gemi trafiği 1 Mart Pazar günü, bir önceki haftanın aynı gününe kıyasla %81 oranında azalmıştır. 1 Mart'ta boğazdan geçen toplam yük hacmi yalnızca 1 milyon DWT olarak kayıt altına alınmış; bu rakam Ocak ayı ortalaması olan 10,3 milyon DWT'nin çok gerisinde kalmıştır.

- 1 Mart tarihinde gerçekleştirilen 23 geçişin 21'i doğu yönlüdür; yani gemiler bölgeden uzaklaşmaktadır.
- Söz konusu tarihte yalnızca bir ham petrol tankeri boğazdan geçmiş; LNG taşıyıcısı geçişi ise hiç yaşanmamıştır.
- LLI verileri, AIS'i kapalı olarak gece saatlerinde gerçekleştirilen 'karanlık geçiş' uygulamalarında henüz belirgin bir artış olmadığını ortaya koymaktadır; ne var ki bu tür geçişlerin önümüzdeki süreçte yaşanma ihtimali bir risk unsuru olmayı sürdürmektedir.
- 2 Mart Pazartesi günü öğleden sonra itibarıyla, büyük çoğunluğu limanlara veya belirlenen demirleme alanlarına sığınmış 97 konteyner gemisi Hürmüz Boğazı içinde kalmaktadır.
- ABD saldırılarının başlamasından bu yana 10.000 DWT üzerindeki kargo taşıyan 46 gemi AIS iletimi kesmiştir; bu gemilerin 11'i Umman Körfezi'nde, 32'si ise Orta Doğu Körfezi'ndedir (bunların 11'i rıhtımda demirli durumdadır).
- 2 Mart'ta ABD bayraklı ürün tankeri Stena Imperative (IMO: 9666077) Bahreyn'deyken mermi isabet etmiştir.

3. SAVAŞ RİSKİ SİGORTASININ İPTALİ VE VLCC FİLOSUNA ETKİSİ

Hürmüz Boğazı'ndan fiziksel geçiş teknik olarak mümkün olsa da boğaz, gemilerin büyük çoğunluğu için — ya kendi inisiyatifleriyle aldıkları güvenlik tedbirleri ya da savaş riski sigortası yetersizliği nedeniyle — fiilen kapalı hale gelmiştir.

- 2 Mart Pazartesi günü Uluslararası P&I Klüpler Grubu'nun (International Group of P&I Clubs) önde gelen üyeleri olan Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club ve American Club; İran suları, Körfez ve çevre bölgeler ile Hürmüz Boğazı için savaş riski teminatını iptal ettiklerine dair bildirim yayımlamıştır.
- **Anlaşmaya bağlanan bildirim süresine göre bu karar 4 Mart Perşembe günü gece yarısı itibarıyla yürürlüğe girecektir.** Bununla birlikte, yeni prim ve poliçe koşulları önemli ölçüde yükseltilmiş tutarlarla halihazırda müzakere edilmektedir.
- Marsh'ın hafta sonu yaptığı ilk değerlendirmelere göre Körfez'deki tekne sigortasında kısa vadede %25-50 arasında prim artışı öngörülmekteydi; ancak bu tahminler, ardi ardına en az dört geminin doğrudan çatışma ateşine maruz kaldığı haberlerinden öncesine aittir.
- Savaş riski sigortasının iptali; ham petrol, akaryakıt ve LNG sevkiyatlarının askıya alınmasını pekiştirmiş, 150'yi aşkın tanker boğazın dışında demirlemiş durumdadır. Bu durum küresel ölçekte petrol ve gaz taşımacılığını ağır biçimde kısıtlamaktadır.
- Orta Doğu Körfezi içinde kalan, yaptırım kapsamı dışındaki yüklü 22 VLCC, tankerler arasında yaklaşık yüzde dokuza denk gelen ana VLCC filosunun içinde adeta mahsur durumda kalmıştır.
- Vortexa verileri, Şubat ayında İran kaynaklı ham petrol yüklemelerinin yaptırım sonrası dönemin en yüksek seviyesine yaklaştığını göstermektedir. Kharg Adası çevresindeki demirleme alanlarına ait uydu görüntüleri ise 2 Mart sabahı itibarıyla önceki haftanın görüntüleriyle kıyaslandığında oldukça seyrek bir tablo ortaya koymaktadır.
- QatarEnergy, dünya genelinde en büyük LNG tesisi olma özelliğini taşıyan Ras Laffan ve Mesaieed'deki LNG üretimini İran saldırılarının ardından tamamen durdurmuştur.

4. KÖRFEZ'DE BEKLEYEN KONTEYNER GEMİLERİ

2 Mart Pazartesi günü öğleden sonra itibarıyla LLI verileri, büyük bölümü bölge limanlarına veya belirlenen demirleme alanlarına sığınmış 97 konteyner gemisinin Hürmüz Boğazı içinde kalmaya devam ettiğini ortaya koymaktadır.

- COSCO'ya ait CSCL Indian Ocean (IMO: 9695157) ve CSCL Arctic Ocean (IMO: 9695169) adlı iki gemi sırasıyla Abu Dabi ve Dammam limanlarında beklemektedir.
- CMA CGM'e ait 14 geminin Hürmüz'ün doğusunda faaliyet gösterdiği belirlenmiştir. Fransız taşıyıcıya ait bu gemiler, aralarında Doha ve Abu Dabi'nin de bulunduğu çeşitli limanlarda rıhtımda ya da demirleme alanlarında beklemektedir.
- Haiphong Express (IMO: 9778129), HMM Daon (IMO: 9869227) ve Express Rome (IMO: 9484936) adlı üç ultra büyük konteyner gemisi ise Dubai'deki Cebel Ali Limanı'na sığınmıştır. Dubai, çatışma ortamının etkisiyle operasyonlarını durduran bölge limanlarından biri konumundadır.

5. GÖRÜNÜM VE BEKLENTİLER

Boğaz uluslararası seyrüsefer hukuku açısından açık olmayı sürdürmesine karşın, çatışmadaki ani tırmanma ticari denizciliğin risk ortamını kökten değiştirmiştir. Kısa vadede yaşanan Hürmüz aksaklıkları, enerji taşımacılığı yapan gemiler açısından son derece olumlu bir konjonktür yaratmaktadır. VLCC'lerin günlük 500.000 doların üzerinde navlunla fix edildiğine dair haberler dolaşmaktadır; bir hafta öncesi için hayal bile edilemeyen bu rakamlar bugün gerçeğe dönüşmüş durumdadır.

Hürmüz Boğazı, 1980'lerdeki İran-İrak Savaşı döneminde dahi uzun süre kapalı kalmamıştır. Çin'in İran petrolünün neredeyse tamamını satın alması ve deniz yoluyla taşınan ham petrol ithalatının %37'sini bu boğazdan karşılaması, boğazın yeniden açılması yönünde siyasi baskının zamanla artacağına işaret etmektedir.

Boğaz yeniden açıldığında ise seçici uygulaması en muhtemel senaryo olarak öne çıkmaktadır:

- Çin ve İran'a bağlı gemilerin ilk aşamada serbest geçiş imkânı bulması beklenmektedir.
- Savaş riski sigortası yeniden sunulmaya başlanacak; ancak savaş öncesi seviyelerin belirgin biçimde üzerinde primlerle devreye girecektir.
- Başlangıçta Batı bağlantılı gemiler — özellikle ABD ve İsrail bağlantılılar — dışarıda bırakılabilecek; ancak diğer gemilerin harekete geçmesinin önü zamanla açılacaktır.

6. DEĞERLENDİRME VE TAVSİYELER

Mevcut durum; Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapanması ve savaş riski sigortasının iptaliyle birlikte küresel deniz taşımacılığı üzerinde son derece ağır bir baskı oluşturmaktadır. Aşağıdaki hususlara dikkat çekilmektedir:

- Hürmüz Boğazı, Bab el-Mandeb ve Kızıldeniz civarında faaliyet gösteren gemilere yönelik risk olasılıkları değerlendirilmeye devam edilmelidir.
- AIS spoofing (AIS sinyal sahteciliği) gibi aldatıcı denizcilik uygulamalarının artabileceği öngörülmelidir.
- Orta Doğu Körfezi bağlantılı yük taşımalarına ilişkin işlemlerde karşı taraf riskinin artabileceği dikkate alınmalıdır.
- Bölgede liman yoğunluğunun ve tedarik zinciri aksamalarının artmasını beklenmelidir; bu durumun küresel ölçekte yayılma potansiyeli bulunduğunu göz önüne alınmalıdır.
- TAB olarak gelişmeleri yakından takip edip üyelerimizi düzenli bilgi notları aracılığıyla bilgilendirmeye devam edeceğiz.

Kaynak: Lloyd's List Intelligence (LLI) — AIS Verileri ve Piyasa Raporları.

***Yasal Uyarı:** Bu bilgi notu, Türk Armatörler Birliği tarafından yalnızca üye şirketlerin bilgilendirilmesi amacıyla ve kaynak tercümesi ile hazırlanmıştır. Üçüncü taraflara iletilmesi veya ticari amaçlarla kullanılması yasaktır. Bilgilerin doğruluğu için birincil kaynak materyallerin incelenmesi tavsiye edilir.*