

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

BİLGİ NOTU

Deniz Taşımacılığı

Belge No	TAB-BN-2026-004
Konu	GNSS Paraziti, Hürmüz Geçişleri ve ABD Güvenlik Garantileri: Artan Risk Ortamı
Tarih	5 Mart 2026
Hazırlayan	TAB Genel Sekreterliği
Bilgi Düzeyi	Üye Şirketlere Mahsus
Kaynak	Lloyd's List Intelligence (LLI) — Briefing Raporu, 5 Mart 2026

1. GENEL DEĞERLENDİRME

ABD'nin denizde refakat teklifleri ve devlet destekli savaş riski sigortasına yönelik önerileri, sektör tarafından şüpheyle karşılanmaktadır. Bunun temel nedeni, operasyonel detayların yetersizliği ve söz konusu güvencelerin pratikte nasıl işleyeceğine dair belirsizliktir. Ticaret gemilerine refakatin yakın vadede hayata geçirilmesi beklenmemekte; İran'ın asimetrik tehditleri ise armatörleri Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapmaktan caydırmaya devam etmektedir.

Güvenlik risklerinin tırmanması ve saldırıların yoğunlaşması, bölgesel deniz taşımacılığını köklü biçimde dönüştürmektedir: AIS'i kapalı 'karanlık' geçişler, gemilerin geri çekilmeleri, prim artışları ve rota değiştirmeleri giderek yaygınlaşmaktadır.

2. ABD GÜVENLİK GARANTİLERİNE İLİŞKİN BELİRSİZLİK

Başkan Trump'ın ABD denizde refakat ve devlet destekli savaş riski sigortası teklifleri, operasyonel detayların eksikliği ve garantilerin pratikte nasıl işleyeceğine dair belirsizlik nedeniyle sektörün şüphecilikle karşılanmıştır.

- Londra sigorta çevreleri, ABD Kalkınma Finans Kurumu'nun (DFC) önerdiği 'finansal güvenlik' garantilerinin nasıl işleyeceğine dair herhangi bir netlik bulunmadığını ve bu girişimin piyasa fiyatlamasını henüz etkilemediğini vurgulamaktadır.
- Beyaz Saray Sözcüsü Karoline Leavitt, Hürmüz Boğazı'nın güvence altına alınmasına ilişkin ABD planları için 'bir zaman çizelgesine bağlı kalmak istemediğini' ifade etmiş; ancak konunun Savunma Bakanlığı ve Enerji Bakanlığı tarafından 'aktif olarak hesaplandığını' belirtmiştir.
- Bazı medya haberlerinin aksine P&I klüpleri savaş riski teminatlarını iptal etmemiştir: mevcut poliçeler geçerliliğini korumakta, yenileri sunulmaya devam etmektedir; ancak primler kayda değer ölçüde artmıştır.
- Uluslararası Grup'un iptal bildiri yalnızca dar kapsamlı bir charterers' liability eklemesini etkilemekte olup alternatif 'buy back' teminatı düzenlenmeye çalışılmaktadır.
- Trump'ın ABD Deniz Kuvvetleri'nin 'en kısa sürede' tanker refakat hizmeti sunacağı yönündeki açıklamasına karşın, deniz kuvvetleri kaynakları refakatin yakın vadede mümkün olmadığını teyit etmektedir. Orta Doğu Körfezi'nde mahsur kalan gemilerin armatörleri ise operasyonlar sürerken hareket etmeyeceklerini bildirmektedir.
- Analistler, tüm tankerlerin büyük ölçekli korunmasının ciddi bir askeri güçlenme olmadan gerçekçi olmadığını dikkat çekmektedir. Etkin gemi refakat desteği, ancak İran'ın suüstü gemi kapasitesi zayıfladıktan ve büyük çaplı çatışmalar hafiflediğinde mümkün olabilecektir.
- İran; insansız hava araçları, füzeler, hızlı saldırı tekneleri, mayınlar ve insansız deniz araçları gibi asimetrik tehdit unsurlarını kullanmaya devam etmektedir. Bu tehditlerin savaş gemileriyle bertaraf edilmesi son derece güçtür ve denizcilik sektöründeki güveni ciddi biçimde sarsmaktadır.
- Kızıldeniz krizi, güçlü deniz savunmalarının tek başına ticareti normalleştirmede ortaya koymuştur. Sigorta oranları ve piyasa baskısı yüksek kalmaya devam ettiği sürece ticaret akışları normalleşmemektedir.

3. BOĞAZ GEÇİŞLERİ: DAMLA DAMLA SÜREN TRAFİK

3 Mart'ta Hürmüz Boğazı'ndan toplam 346.037 DWT kapasiteli dört gemi geçiş yapmıştır; bunların ikisi doğuya yönelirken, Yunan armatörlere ait iki tanker Orta Doğu Körfezi'ne giriş yapmıştır.

- Her iki Yunan tanker de boğazdan geçerken AIS sinyallerini kapatmış; bu durum, güvenlik endişelerinin ulaştığı kritik seviyeyi gözler önüne sermiştir.
- En az üç Yunan armatör, geceleri AIS'i kapalı tutarak boğazdan Suezmax geçişi gerçekleştirmeyi planladıklarını belirterek ek navlun görüşmeleri yürütmektedir. Ay başından bu yana beş tanker Orta Doğu Körfezi'ne girmiştir.
- Tüm boğaz trafiğinin yaklaşık %75'i, istikrarsız körfez bölgesinden uzaklaşarak doğu yönünde hareket etmektedir. Son günlerde bölgede altı gemi saldırıya uğramıştır.
- 1 Mart'tan itibaren iki dökme yük gemisi, bir genel kargo gemisi ve İran bayraklı bir konteyner gemisi de Orta Doğu Körfezi'ne doğu yönünde geçiş yapmıştır.
- GNSS parazitini ve gemilerin kasıtlı olarak AIS'lerini kapatması, takip süreçlerini giderek güçleştirmektedir. Lloyd's List, son üç günde altı 'karanlık' geçiş tespit etmiş olup birden fazla gemi hâlâ gözden kaybolmuş durumdadır.
- AIS verilerine göre Çarşamba itibarıyla birçok geminin bu kritik geçit noktasına yaklaştığı görülmektedir.

4. SAVAŞ BÖLGESİNDE GNSS PARAZİTİ HIZLA ARTIYOR

İran savaşının başlamasından bu yana Orta Doğu Körfezi ve Umman Körfezi'nde toplam 655 gemi GNSS parazitinden etkilenmiştir. Her iki tarafın da uydu navigasyon sistemlerini manipüle etmeye çalıştığı değerlendirilmektedir.

- Orta Doğu Körfezi'ndeki GNSS parazitini savaşın başlamasıyla birlikte belirgin biçimde artmış; 655 gemi etkilenmiş ve günlük vakalar ikiye katlanmıştır.
- Parazit yoğunlaşma noktaları İran'ın güneyinde, BAE ve Umman yakınlarında kümelenmekte olup bu durum, savunma amaçlı karşı önlemlerin ve güçlü sinyallerin bölgeye yayılmasıyla ilişkilendirilmektedir.
- Aksaklık tüm büyük kargo sektörlerini olumsuz etkilemekte; uzmanlar parazit sorunun karşılıklı füze atışlarının sona ermesinin ardından da devam edeceğini öngörmektedir. Bu durum, navigasyon, emniyet ve bölgesel deniz taşımacılığı operasyonları açısından uzun vadeli riskleri beraberinde getirmektedir.

5. KONTEYNER HATLARININ BÖLGEDEN ÇEKİLMESİ HIZLANIYOR

Başta küresel taşıyıcılar olmak üzere konteyner hatları, Hürmüz Boğazı çevresindeki güvenlik koşullarının bozulmasıyla birlikte Orta Doğu Körfezi ticaretinden çekilme süreçlerini hızlandırmaktadır.

- MSC, COSCO ve CMA CGM gibi küresel konteyner taşıyıcıları Orta Doğu Körfezi ticaretinden çekilmelerini hızlandırmaktadır.
- MSC en sert önlemi almış; Orta Doğu Körfezi'ne giden tüm yükler için 'Sefer Sonu' (End of Voyage) ilan ederek konteyner başına 800 dolarlık sapma ek ücreti uygulamaya koymuştur.
- Bu ani çekilmenin küresel tedarik zincirlerini etkileyerek Avrupa ve Asya'da yük birikimlerine yol açması beklenmektedir.
- Halihazırda yolda olan gemiler rotalarını hızla değiştirmekte; bölge genelinde ani rota değişiklikleri gözlemlenmektedir.
- Küresel konteyner filosunun yaklaşık %10'u rotasyon değişikliklerinin girdabına girmiş durumdadır. Sigorta kapsamı katlanarak artmış, yakıt maliyetleri yükseliyor ve büyük taşıyıcıların büyük çoğunluğu rezervasyon kabulünü askıya almıştır.
- Orta Doğu Körfezi'nde mahsur kalan 138 konteyner gemisi, toplam yaklaşık 470.000 TEU kapasiteyi temsil etmektedir.

6. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA GEMİYE SALDIRI

AD Ports Group kontrolündeki Malta bayraklı 1.740 TEU kapasiteli 'Safeen Prestige' (IMO: 9593517) isimli feeder konteyner gemisi, Umman'ın 2 deniz mili açığında füze saldırısına maruz kalmıştır.

- 2013 yapımı gemi, AD Ports Group'un konteyner hattı iştiraki Safeen Feeders bünyesinde Birleşik Arap Emirlikleri ile Cibuati arasında işletilmektedir.
- Saldırı makine dairesi yangınına yol açmış; mürettebat gemiyi terk etmiş ve tüm personelin emniyette olduğu teyit edilmiştir.

- UKMTO, gemi kaptanlarına ve işletmecilere mümkün olan her durumda askeri birimlerden en az 30 deniz mili uzak kalmaları yönünde uyarıda bulunmuştur.
- UKMTO, operatörlerin tarafsızlık veya ticari statü gerekçesiyle bağışıklık varsaymamalarını özellikle vurgulamıştır.

7. GÖRÜNÜM VE BEKLENTİLER

Trump'ın 'enerjinin serbest akışını' güvence altına alma vaadi, sigorta ve denizcilik sektörlerini ikna edememiştir. Sektör, somut ayrıntıların yetersizliğine ve ABD Deniz Kuvvetleri refakatine ilişkin yavaş ilerlemeye dikkat çekmektedir.

- Traderlar başlangıçta yalnızca kısa süreli bir aksaklık öngörmüştü; ancak artan saldırı kanıtları ve ABD'nin İran'ın eskimiş deniz kuvvetlerine yönelik operasyonlarının sınırlı etkisi, sektördeki şüphesizliği derinleştirmektedir.
- İran'ın ucuz ancak son derece etkili hava ve deniz insansız araçları ile mayın tehdidi, refakat hizmeti sağlansa dahi büyük riskler oluşturmaktadır; bu durum ticari kararları son derece hassas bir zemine oturtmaktadır.
- Aksaklıkların günler ötesine uzaması halinde petrol fiyatlarının 80 dolardan 100 dolara çıkması beklenmektedir. Uzun soluklu bir kriz ise fiyatları 120 dolara kadar taşıyarak küresel enerji tedarik zincirlerinin köklü biçimde yeniden yapılanmasını zorunlu kılacaktır.

8. TAVSİYELER

- Hürmüz Boğazı, Bab el-Mandeb ve Kızıldeniz civarında faaliyet gösteren gemilere yönelik risk değerlendirmesine kesintisiz devam edilmesi tavsiye edilmektedir.
- AIS sahteciliği (spoofing) ve GNSS paraziti başta olmak üzere aldatıcı denizcilik uygulamalarının artabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.
- Orta Doğu Körfezi bağlantılı yük taşımalarına ilişkin işlemlerde karşı taraf riskinin yükselebileceği dikkate alınmalıdır.
- Bölgede liman yoğunluğu ve tedarik zinciri aksaklıklarının küresel ölçeğe yayılma potansiyeli taşıdığı göz ardı edilmemelidir.
- TAB olarak gelişmeleri yakından izlemeye ve üyelerimizi düzenli bilgi notları aracılığıyla bilgilendirmeye devam edeceğiz.

Kaynak: Lloyd's List Intelligence (LLI) — Briefing Raporu, 5 Mart 2026.

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