Issue No: 98 | Ekim-Kasım 2026

Dr. Cahit İstikbal
Saving Private Dollar

ARET TAŞCIYAN
The 2027 Nordic Plan

ISTFIX
Freight Index

Av. Selçuk Esenyel
Black Sea Listed Area

SeaNews TÜRKİYE



BEGÜM DOĞULU:

"Leading Turkish Yachting to Global Success"

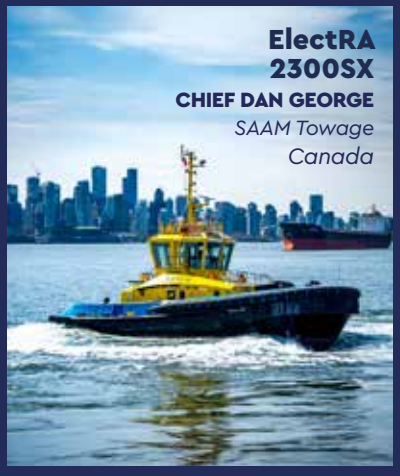
"Türk Yatçılığını Küresel Başarıya Taşımak"

ISSN 2791-6588

NOW 14 ElectRA IN OPERATION



ElectRA 2200SX
BB ELECTRA
Buksér og Berging
Norway



ElectRA 2300SX
CHIEF DAN GEORGE
SAAM Towage
Canada



ElectRA 2300SX
DINAMO 2023
Sanmar Fleet
Türkiye



ElectRA 2300SX
SAAM VOLTA
SAAM Towage
Canada



ElectRA 2500SX
BOTAŞ HILAL
BOTAŞ
Türkiye



ElectRA 2500SX
BOTAŞ AY
BOTAŞ
Türkiye



ElectRA 2500SX
BOTAŞ YILDIZ
BOTAŞ
Türkiye



ElectRA 2500SX
BOTAŞ BAYRAK
BOTAŞ
Türkiye



ElectRA 2500SX
TRAPANANDA
SAAM Towage
Chile



ElectRA 2500SX
DINAMO IV



ElectRA 2800SX
HAISEA WAMIS
HaiSea Marine
Canada



ElectRA 2500SX
SVITZER INGRID
Svitzer
Denmark



ElectRA 2800SX
HAISEA BRAVE
HaiSea Marine
Canada



ElectRA 2800SX
HAISEA WEE'GIT
HaiSea Marine
Canada

FULLY ELECTRIC TUGBOATS

SANMAR SHIPYARDS
50 years

sanmar.com.tr

SeaNews®

EKİM–KASIM 2026
OCTOBER–NOVEMBER 2026
Sayı | Issue 98

EDİTÖRDEN / FROM THE EDITOR

Yatçılıkta Küresel Başarı, Denizlerde Üç Cephe



Global success in yachting, three fronts at sea

Fulya Tekin İstikbal
İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü · Publisher & Editor in Chief

TÜRKÇE

Sevgili SeaNews Okurları,

98. sayımızı, Türk yatçılığının uluslararası alandaki yükselişini kapağa taşıyarak hazırladık. Kapak söyleşimizde, Türkiye'nin ilk tamentegresüperyathizmetlerigrubununkurucusuBegümDoğulu ile yaklaşık otuz yıllık kariyerini, girişimciliğini ve denizcilikte kadın liderliğini konuştuk.

Av. Selçuk Esenyel JWLA-035 sirkülerini, Aret Taşcıyan Nordic Plan'ın 2027 sürümünü değerlendiriyor; Osman Öndeş ise Taşcıyan'ın "Deniz ve Rizikolarla Geçen 50 Yıl"ını yazıyor.

Gündemin ağırlığı yine denizlerde: Hürmüz'de geçişler iki ayın en düşüğüne inerken Babülmendep'teki gerilim ve Karadeniz'de vurulan gemiler deniz ticaretinin üç cephesini oluşturuyor; "Er Dollar'ı Kurtarmak" yazımız bu cepheleri birlikte okuyor.

Bu sayı baskıya girerken İMEAK Deniz Ticaret Odası seçimleri sonuçlandı. Yönetim Kurulu Başkanlığına seçilen Recep Düzgit'i, Meclis Başkanlığına seçilen Tamer Kıran'ı ve yeni dönemin meclis ve yönetim kurulu üyelerini kutluyor; görevlerinin denizciliğimize hayırlı olmasını diliyoruz (s. 12).

Çift dilli ve derinlikli yayıncılığımızı sürdürüyor, tüm okurlarımıza keyifli okumalar diliyoruz. ■



ENGLISH

Dear SeaNews Readers,

We built Issue 98 around the rise of Turkish yachting on the world stage. In our cover interview, Begüm Doğulu, founder of Türkiye's first fully integrated superyacht services group, talks about nearly thirty years of entrepreneurship, operations and women's leadership in maritime.

Selçuk Esenyel reviews JWLA-035 and Aret Taşcıyan the 2027 version of the Nordic Plan, while Osman Öndeş writes on Taşcıyan's memoirs, "Fifty Years of the Sea and Its Risks".

The agenda is again set at sea: Hormuz transits have fallen to a two-month low, tension grips Bab el-Mandeb and ships are being struck in the Black Sea; "Saving Private Dollar" reads these three fronts together.

As this issue went to press, the elections of the İMEAK Chamber of Shipping were concluded. We congratulate Recep Düzgit, elected Chairman of the Board, Tamer Kıran, elected Chairman of the Assembly, and the members of the new Assembly and Board, and wish them every success in their service to Turkish shipping (p. 12).

We remain committed to in-depth, bilingual publishing, and wish all our readers an enriching read. ■

KÜNYE MASTHEAD

İMTİYAZ SAHİBİ VE SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ PUBLISHER / EDITOR IN CHIEF
Fulya Tekin İstikbal

GENEL KOORDİNATÖR COORDINATION
Nermin İstikbal Ocaklı

SEKTÖR DANIŞMANI INDUSTRY CONSULTANT
Kapt. Mustafa Can

GRAFİK TASARIM LAYOUT DESIGN
Lojitürk

YAYIN KURULU EDITORIAL BOARD
Prof. Dr. Özcan Arslan
Prof. Dr. Ali Deveci
Kapt. Ahmet Ağaoğlu
Prof. Dr. Selçuk Nas
Müh. Yılmaz Onur
Müh. Feramuz Aşkın
Kapt. Bülent Dandin
Harun Şişmanyazıcı
Ali Bozoğlu
Av. Kapt. Cahit İstikbal

YAYIN TÜRÜ TYPE OF PUBLICATION
Ulusal–Uluslararası Aylık Süreli · National / International Monthly

BASKI PRESS
Hat Baskı Sanatları, Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi No: ZA5, Topkapı / İstanbul · Tel. 0212 567 77 66

REKLAM ADVERTISING
+90 532 324 73 04 · www.seanewsmagazine.com

YÖNETİM YERİ · CONTACT Lojitürk Lojistik, Danışmanlık, Yayıncılık ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti., Küçüksu Mah. Kamer Sok. No: 12/1, Üsküdar / İstanbul · Tel. +90 216 330 24 10 · Faks +90 216 330 24 70 · 7/24 Mobil +90 534 684 01 05 · editor@seanews.com.tr

SeaNews® Lojitürk'ün TPE 38. ve 42. sınıflarda tescilli markasıdır. SeaNews® is a registered trademark of Lojitürk Inc. ISSN 2791-6588

İçindekiler / Contents

HABERLER / NEWS

04 **DTO Aylık Olağan Meclis Toplantısı**
Chamber of Shipping Monthly Assembly

06 **Monitor**
Denizcilik haberleri · Maritime news

MAKALE / ARTICLE

22 **Er Dollar'ı Kurtarmak**
Saving Private Dollar
Av. Dr. Kapt. Cahit İstikbal

RÖPORTAJ / INTERVIEW

30 **Begüm Doğulu** EXCLUSIVE
Türk Yatçılığını Küresel Başarıya Taşımak
Leading Turkish Yachting to Global Success

KÖŞE YAZILARI / COLUMNS

44 **Osman Öndeş**
Deniz ve Rizikolarla Geçen 50 Yıl
Fifty Years of the Sea and Its Risks

46 **Av. Selçuk Esenyel**
JWLA-035: Karadeniz Listeli Bölge
JWLA-035: Black Sea Listed Area

50 **Aret Taşçıyan**
Nordic Plan 2013'ün 2027 Sürümü
The 2027 Version of the Nordic Plan 2013

PİYASALAR / MARKETS

57 **ISTFIX**
Koster navlun endeksi
Coaster freight index

58 **SeaNews Index**
Aylık veri · Monthly data

HER SAYI / IN EVERY ISSUE

01 **Editörden**
From the Editor

02 **Görüşler**
Comments

52 **Foto Galeri**
Photo Gallery

60 **Etkinlik Takvimi**
Events Calendar

GÖRÜŞLER / COMMENTS

Dergi için ne dediler

What readers say about SeaNews

Oluşturduğunuz portreleri ilgiyle takip ediyorum...

Denizcilikle ilgili iki favori dergim var. Bir tanesi SeaNews. Bir de Deniz Mecmuasını beğeniyorum, araştırmaları ve deniz tarihi noktasındaki özellikli yazıları var. Sizin oluşturduğunuz bu portreleri ilgiyle takip ediyorum. Sektörün, kendi adına bir şeyler ortaya koymuş insanlarını detaylı bir şekilde ortaya koymanıza bayılıyorum. İstikbal ailesinin dokunuşları hissediliyor. Cahit Kaptanın mesleğe bakış açısı, tavrı ve çalışmaları takdire şayandır. Herhangi bir işin detaylarıyla ele alınması ki bunu sizin derginizde de net olarak görüyorum, detaya giriyorsunuz, konuları kısaltarak ana başlıklar halinde değil de detayla ilgileniyorsunuz, bu çok hoşuma gidiyor. Ayrıca İngilizce olması merak eden yabancıların dergiyi eline aldığında bizler hakkında bilgileri kaynağından ve doğrudan ulaşmasına aracılık ediyor. Bu bence sektörümüzü tanıtmak ve uluslararasında temsil etmek adına çok önemli bir husustur.

I read the portraits you create with interest...

I have two favourite journals in maritime fora. One of them is SeaNews. I also like the Deniz Mecmuası, have researches and featured articles on sea history. I read the portraits you cover on every issue. I love your way of introducing the successful individuals of the sector in detail which has created a difference in their section of business. The touches of the İstikbal family are felt. Captain Cahit's view of the profession, his attitude and his work are worth appraisal. Any work is handled in detail, which I see clearly in your magazine, you go into detail, not in the main titles by shortening them. In addition, it is also in English and this enables the interested foreigners to learn about us at the first hand. I think this is a very important opportunity in order to promote our industry and to represent it in the international arena.

Kapt. Ufuk Teker
Türk P&I Genel Müdürü · General Manager, P&I Turk

Konseptinizi beğeniyorum

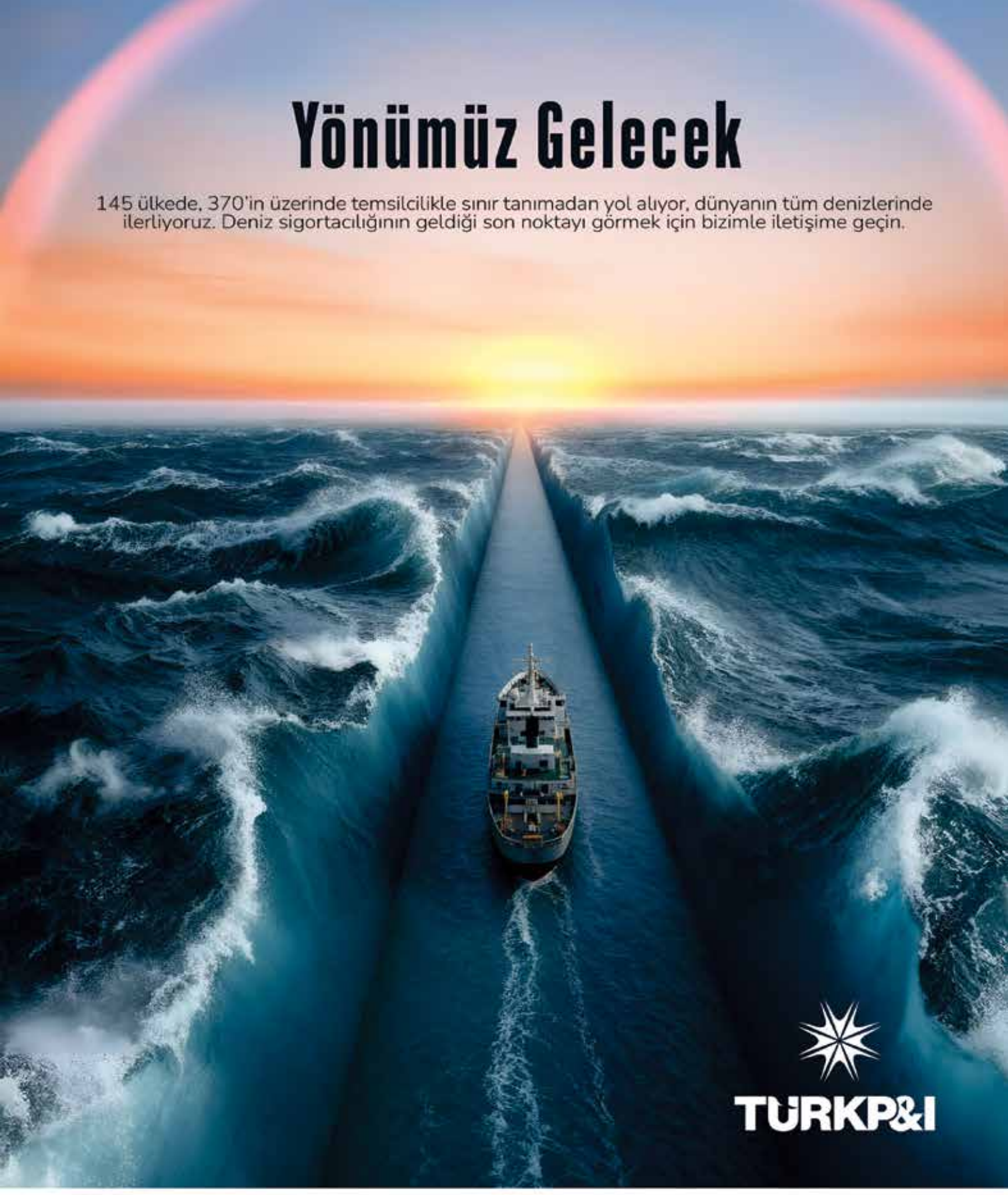
Derginizin konseptini beğeniyorum. Her sayıda röportaj yaptığınız kişinin portresini koyuyorsunuz. Bu gerçekten ilgi çekiyor. Gerçi kapak yazılarının İngilizce olması sanki İngilizce dergi havası veriyor. Sonra içine bakıyorsunuz Türkçe İngilizce. Ben şöyle değerlendiriyorum dergilerin durumunu: "Bir hevesle yola çıkıp 5 ay 6 ay bazen bir yıl sonra ortadan kaybolur". SeaNews öyle olmadı. Beğendiğim, takip ettiğim ve faydalandığım dergilerden bir tanesi. Mümkün olduğunca bakıyorum denizcilikle ilgili yayınlanan dergilere hakikaten güzel şeyler bulduğum oluyor. Çok geniş kitleye hitap etmediğinizden tabii işiniz kolay değil onun da farkındayım.

I like your concept

I like the concept of your magazine. In each issue you put the portrait of the person you interviewed on the cover. This is really interesting. Though the cover motto is English, it gives the impression that it is a magazine in English. Then you look inside, it's Turkish-English bilingual. I think that the situation of the new start-up magazines is like this: "Starts with an ambition but then disappears after a year, sometimes 5 or 6 months later." This was not the case with SeaNews Magazine, which is one of the magazines I follow and benefit from. I know that your business is not easy because you do not address a very large audience.

Tamer Kıran
İMEAK DTO Meclis Başkanı · Chairman of the Assembly, İMEAK Chamber of Shipping

Mektuplarınıza burada yer vereceğiz | Your letters will be published here
editor@seanews.com.tr



Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Finanskent Mah. Finans Cad. No: 46 K3 Blok 12. Kat Ofis No: 74
Ümraniye/İstanbul
T. 0850 420 8136 **F.** 0216 545 0301

EYLÜL'26 Meclisi

İMEAK DTO 10. Dönemin Son Meclis Toplantısı Yapıldı



Tamer Kıran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) 10. Dönem 49. Meclis Toplantısı, 24 Eylül 2026 Perşembe günü Oda Meclis Salonu'nda, Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında yapıldı. 2022–2026 görev döneminin son Meclis ve Meslek Komiteleri toplantısı olan oturumda gündem maddeleri görüşüldü; Karadeniz Ereğli'de hizmet binası satın alınmasına ilişkin ek gündem maddesi oybirliğiyle kabul edildi.

KARADENİZ'DE GÜVENLİK RİSKLERİ

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Karadeniz'de Türk sahipli ve Türk bayraklı ticaret gemilerine yönelik saldırıların sektörün en önemli gündem maddesi olmayı sürdürdüğünü belirtti. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 22 Eylül'de BM 81. Genel Kurulu'nda saldırılardan duyduğu rahatsızlığı dile getirdiğini, Türkiye'nin saldırıların sona erdirilmesi ve deniz taşımacılığının güvenliği için bir mekanizma öngören anlaşma taslağını Rusya ve Ukrayna'ya sunduğunu hatırlattı. Lloyd's Ortak Savaş Komitesi'nin 16 Eylül'de Karadeniz'i yüksek savaş riskli bölgeler kapsamına aldığını aktaran Kıran, kararın etkilerini azaltmak için Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Türk Reasürans bünyesindeki Özel Riskler Yönetim Merkezi'yle çalıştıklarını söyledi. Kıran, Karadeniz'de çalışan armatör ve işletmecilere risk değerlendirmelerini titizlikle yapmalarını, kamu kurumlarının uyarılarını takip etmelerini ve Karadeniz'e gidecek gemilere stajyer öğrenci almamalarını tavsiye etti.

SEKİZ YILLIK GÖREV DÖNEMİNİN BİLANÇOSU

18 Nisan 2018'den bu yana süren görev dönemini değerlendiren Kıran, 3.102 günde DTO, TOBB, Piri Reis Üniversitesi ve TÜDEV kapsamında 3.770 faaliyete katıldığını; 346 Yönetim Kurulu, 104 Meclis ve 16 Müşterek Meslek Komiteleri toplantısı yapıldığını söyledi. 2018'de 97 milyon TL olan Oda bütçesinin 2026 sonunda yaklaşık 1,7 milyar TL'ye, aktiflerin ise 69,5 milyon TL'den 1,8 milyar TL'ye ulaştığını belirten Kıran, Piri Reis Üniversitesi inşaat kredisinin 2020'de, üniversitenin yaklaşık 60 milyon dolarlık borcunun ise 15 Kasım 2024 itibarıyla tamamen kapatıldığını kaydetti. Öğrenci sayısının 3.836'dan 7.237'ye yükseldiğini, son sekiz yılda denizcilik eğitim kurumlarına yaklaşık 8,1 milyon dolar destek sağlandığını belirten Kıran, eğitim yatırımlarını "en önemli ve en kalıcı hizmet alanlarımızdan biri" olarak nitelendirdi.

"BU KURUMLARIN SAHİBİ DEĞİL, EMANETÇİSİYİZ"

Oda kaynaklarının bir emanet anlayışıyla yönetildiğini vurgulayan Kıran, iki dönemdir yürüttüğü Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeniden aday olmayacağını yineledi; seçim sürecinin Odanın gelenek ve değerlerine yakışır bir olgunlukla geçmesini diledi ve her iki adaya başarılar temenni etti. Kıran, Cumhurbaşkanı Erdoğan'a, bakanlara, kamu kurumu yöneticilerine, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'na, Meclis ve Meslek Komiteleri üyeleri ile çalışma arkadaşlarına teşekkür ederek sözlerini tamamladı.■

SEPT'26 Meeting

İMEAK DTO Holds the Final Assembly Meeting of the 10th Term

The 49th Assembly Meeting of the 10th Term of the İstanbul and Marmara, Aegean, Mediterranean and Black Sea Regions Chamber of Shipping (İMEAK DTO) was held on Thursday, 24 September 2026, at the Chamber's Assembly Hall under the chairmanship of President of the Assembly Başaran Bayrak. At the session, the last meeting of the Assembly and Professional Committees for the 2022–2026 term, the purchase of a service building in Karadeniz Ereğli was approved unanimously as an additional agenda item.

SECURITY RISKS IN THE BLACK SEA

Chairman of the Board Tamer Kıran said attacks on Turkish-owned and Turkish-flagged merchant ships in the Black Sea remain the sector's foremost concern. He recalled that President Recep Tayyip Erdoğan had voiced his unease over the attacks at the 81st UN General Assembly on 22 September, and that Türkiye had presented Russia and Ukraine with a draft agreement providing for a mechanism to end the attacks and secure maritime transport. Noting that Lloyd's Joint War Committee had listed the Black Sea among high war-risk areas on 16 September, Kıran said the Chamber was working with the Ministry of Treasury and Finance and the Special Risks Management Centre (ÖRYM) under Türk Reasürans to mitigate the decision's effects. He advised shipowners and operators in the Black Sea to make careful risk assessments, follow the warnings of public authorities and refrain from taking cadets aboard ships bound for the region.

EIGHT YEARS IN OFFICE

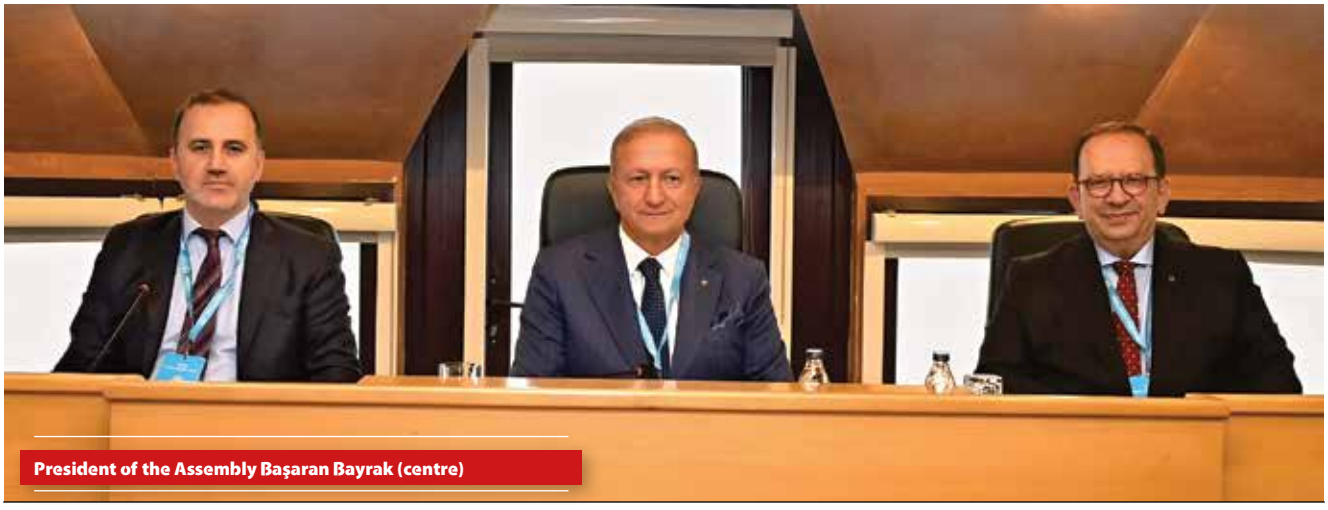
Reviewing the term that began on 18 April 2018, Kıran said that in 3,102 days he had taken part in 3,770 activities within DTO, TOBB, Piri Reis University and TÜDEV, with 346 Board, 104 Assembly and 16 Joint Professional Committee meetings held. The Chamber's budget, 97 million TL in 2018, is expected to reach about 1.7 billion TL by the end of 2026, and its assets have grown from 69.5 million TL to 1.8 billion TL. The construction loan of Piri Reis University was repaid in 2020 and the university's debt of around 60 million dollars was cleared as of 15 November 2024; student numbers rose from 3,836 to 7,237, and some 8.1 million dollars was provided to maritime education institutions over eight years.

"WE ARE NOT THE OWNERS, BUT THE CUSTODIANS"

Stressing that the Chamber's resources had been managed as a trust, Kıran reiterated that he would not stand again for the chairmanship he has held for two terms, wished that the election be conducted with a maturity befitting the Chamber's traditions and values, and wished both candidates success. He concluded by thanking President Erdoğan, ministers and heads of public institutions, TOBB President M. Rifat Hisarcıklıoğlu, the members of the Assembly and Professional Committees, and his colleagues.■



Tamer Kıran, Chairman of the Board, İMEAK DTO



President of the Assembly Başaran Bayrak (centre)

Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING



UZMAR-Built TCG DİCLE Joins the Navy, Takes the Stage at TEKNOFEST Mavi Vatan

TCG DİCLE (A-1564) alongside at Gölcük Naval Shipyard Command during TEKNOFEST Mavi Vatan, 20–23 August 2026.

The Kocaeli yard's first tug for the Naval Forces, built to handle TCG Anadolu, went on show at Gölcük — capping a year of awards, contracts and a 20-year concession for the UZMAR group.

The A-1564 TCG DİCLE, a harbour and escort tug built by UZMAR Shipyard for the Turkish Naval Forces, was among the vessels opened to the public at TEKNOFEST Mavi Vatan, held at Gölcük Naval Shipyard Command until 23 August 2026. Berthed at stand A-8, it was among the festival's most visited exhibits. The four-day festival drew 343,000 visitors to 37 naval platforms opened to the public.

According to UZMAR project quality engineer Berke Baykan, the vessel was designed around a demanding brief: berthing, manoeuvring and push-pull support for the Navy's largest ships, including the amphibious assault ship TCG Anadolu (L-400). The yard's experience with ASD and conventional tugs of 17 to 85 tonnes bollard pull was carried into a naval specification — a clear example of the private sector's growing role in Türkiye's defence shipbuilding.

A YEAR OF FIRSTS

The naval delivery rounds off a dense year for the Altuğ family's group. In May the battery-methanol Svitzer Balder, built for Svitzer's Gothenburg operation, was named Tug of the Year at the ITS 2026 Awards, and the Turkish Coastal Safety Administration signed for two more 85-tonne emergency response tugs for the Turkish Straits. In July, Uztug Uzmar took over towage and mooring at Ambarlı, İstanbul's busiest container cluster, under a 20-year concession. The order book also holds four 60-metre, 130-tonne-plus tugs for Smit Lamnalco in Guyana.

With TCG DİCLE in service, UZMAR now delivers to commercial operators, public authorities and the armed forces alike — the base of its export-led growth. ■

UZMAR IN 2026

MAY
Svitzer Balder, the world's first battery-methanol tug, is named Tug of the Year at ITS 2026

MAY
The Turkish Coastal Safety Administration orders two 85-tonne emergency response tugs — the third tranche of its six-tug programme

JULY
Uztug Uzmar begins a 20-year towage and mooring concession at Ambarlı

AUGUST
TCG DİCLE, the group's first tug for the Naval Forces, goes on show at TEKNOFEST Mavi Vatan

DENİZ TİCARETİ/SHIPPING



Transport Minister Abdulkadir Uraloğlu announced the record fleet figures on 7 October.

Turkish-Owned Fleet Reaches a Record 2,262 Ships and 54.3 Million DWT

ANKARA | The Turkish-owned merchant fleet of 1,000 GT and above stood at 2,262 ships with a carrying capacity of 54.3 million DWT on 1 July 2026, the highest level in its history by both measures, Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu announced on 7 October, citing Directorate General of Maritime Affairs data.

The fleet numbered 2,234 ships and 51.8 million DWT at the end of 2025; the first half of 2026 therefore added 1.3 percent in ship count and 4.7 percent in tonnage as owners took delivery of larger tankers, bulk carriers and container ships. In six months the fleet gained a net 28 ships and 2.5 million DWT, and the average ship grew to about 24,000 DWT.

The longer view is more striking still: in 2002 the fleet consisted of 569 ships and 8.9 million DWT, so the ship count has quadrupled and tonnage has grown sixfold. Uraloğlu said the figures confirm Türkiye's place among the world's leading ship-owning nations despite a volatile freight and geopolitical environment. ■

BY THE NUMBERS

2,262
ships of 1,000 GT and above in the Turkish-owned fleet on 1 July 2026

54.3 m
DWT carrying capacity — up 4.7 percent in the first half of 2026

×6
growth in tonnage since 2002, when the fleet had 569 ships and 8.9 m DWT

DENİZ GÜVENLİĞİ/SAFETY



IMO Secretary-General Arsenio Dominguez.

> "Seafarers keep world trade moving. They should not have to pay for that service with their lives."
>
> **Arsenio Dominguez, IMO Secretary-General**

IMO Chief: Seafarers Must Not Be the "Collateral Victims" of Conflict

Five seafarers died freeing the hijacked HONOUR 25 off Somalia; 80 attacks have been confirmed around Hormuz since February.

LONDON | IMO Secretary-General Arsenio Dominguez has renewed his call for the protection of merchant seafarers after five crew members died during the operation to free the hijacked HONOUR 25 off Somalia on 29 September; 44 seafarers were rescued in operations involving the HONOUR 25, SEAMULL and EUREKA.

Attacks on merchant shipping have been recorded this year in the Strait of Hormuz, the Red Sea, the Black Sea, the Sea of Azov and off Somalia. Since 28 February, 80 attacks have been confirmed in and around the Strait of Hormuz alone, killing at least 22 seafarers. Merchant crews are not parties to any conflict, Dominguez said, and governments must take the steps needed to protect ships and the people who sail them. Noting a resurgence of piracy in the Gulf of Aden, he urged states to revive the cooperation that once curbed it. ■

Monitor

DENİZ GÜVENLİĞİ/MARITIME SECURITY



Trabzon Tersanesi son iki ayda 17 hasarlı gemiyi onarıma aldı. Trabzon Shipyard has taken in 17 damaged ships in two months. Foto/Photo: DenizHaber



5–6 Ekim saldırılarının konumları. Locations of the 5–6 October attacks. Harita/Map: SeaNews

TÜRKÇE

Karadeniz'de İki Günde Üç Türk Sahipli Gemi Vuruldu: Tehdit Bulgaristan Sularına Yayıldı

VARNA / KÖSTENCE | Karadeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar, savaşın başından bu yana ilk kez Bulgaristan'ın münhasır ekonomik bölgesine ulaştı. 6 Ekim sabahı saat 03.00 sularında, Byala'nın yaklaşık 70 deniz mili doğusunda Togo bayraklı ALFA WATAN ile Palau bayraklı ABLE, hava ve deniz insansız araçlarıyla vuruldu. Her iki gemi de Türk sahipli.

ALFA WATAN dakikalar içinde battı. Bulgar makamlarına göre dokuzu Suriyeli 10 kişilik mürettebattan hiç kimseye ulaşılamadı; 6 Ekim saat 17.00'de sonlandırılan aramanın yeniden başlatılmayacağı açıklandı. Buğday yüklü ABLE'da yangın çıktı; 11'i Türk, 7'si Hintli 18 kişilik mürettebat Bulgar bayraklı DIOSCURIA feribotuna tahliye edildi, ağır yaralı iki denizci Varna'da tedavi altına alındı.

Bir gün önce İzmail'den Ravenna'ya mısır taşıyan Türk sahipli ROYAD MAMMADOV, Romanya açıklarında çıkan yangının ardından batmış; Romanya İçişleri Bakanlığı'na göre 13 kişilik mürettebattan ikisi hayatını kaybetmişti. Ukrayna gemiyi Rus İHA'larının vurduğunu açıkladı; Rusya'nın Sofya Büyükelçiliği, Bulgaristan açıklarındaki geminin hedefleri arasında olmadığını bildirdi.

Bulgaristan Başbakanı Rumen Radev saldırıları "kesinlikle kabul edilemez" olarak niteledi; Ulusal Güvenlik Danışma Konseyi, ticari seyrüseferin korunması için Türkiye ve Romanya ile ortak adımlar önerdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Ağustos verilerine göre savaşın başından bu yana Karadeniz'de 226 sivil ve ticari gemi saldırıya uğradı.

Hasarlı gemiler Türk tersanelerine yöneliyor: Sürmene'deki Trabzon Tersanesi son iki ayda 17 hasarlı gemiyi onarıma aldı; altısının onarımı tamamlandı, 11'inde çalışmalar sürüyor. Erdoğan konuyu 7 Ekim'de Putin'le telefonda görüştü. ■

ENGLISH

Three Turkish-Owned Ships Hit in the Black Sea in Two Days: Drone Threat Reaches Bulgarian Waters

VARNA / CONSTANȚA | For the first time since the war began, attacks on merchant shipping in the Black Sea have reached Bulgaria's exclusive economic zone. At about 03:00 on 6 October, some 70 nautical miles east of Byala, the Togo-flagged ALFA WATAN and the Palau-flagged ABLE were hit by aerial and naval drones. Both ships are Turkish-owned.

ALFA WATAN sank within minutes. According to Bulgarian officials, no trace of her 10 crew, nine of them Syrians, was found, and the search, called off at 17:00 on 6 October, will not resume. The wheat-laden ABLE caught fire; her 18 crew — 11 Turkish and seven Indian — were evacuated to the Bulgarian ferry DIOSCURIA, and two seriously injured seafarers are being treated in Varna.

A day earlier the Turkish-owned ROYAD MAMMADOV, carrying corn from Izmail to Ravenna, had caught fire and sunk off Romania; two of her 13 crew died, Romania's interior ministry said. Ukraine said two Russian drones struck the ship, while Russia's embassy in Sofia said the vessel off Bulgaria was not among its targets.

Bulgarian Prime Minister Rumen Radev called the attacks "absolutely unacceptable", and the National Security Advisory Council proposed joint steps with Türkiye and Romania to protect commercial shipping. İMEAK Chamber of Shipping figures from August put the number of civilian and merchant ships attacked in the Black Sea since the war began at 226, most of them this year.

Damaged ships are heading for Turkish yards: Trabzon Shipyard in Sürmene has taken in 17 damaged vessels in two months — six completed, 11 under repair. Erdoğan raised Black Sea navigational safety with Putin by telephone on 7 October. ■

Alesta









HİZMETLERİMİZ
OUR SERVICES

- **Sualtı Survey Hizmetleri**
  Underwater Survey Services
- **Kilistin Temizliği ve Pervane parlatma**
  Sea Chest Cleaning and Propeller Polishing
- **Gemi Dolum Boşaltım sistemleri**
  Ship Loading and Unloading Systems
- **Petrol Boru hatlarının bakım onarım hizmetleri**
  With Oil Pipeline Maintenance – Repair Services
- **Çapa çıkarma**
  Anchor Extraction Process
- **Fiber optik Kablo döşeme**
  Fiber Optic Cable Installation



- **Hasarlı gemi Kaynak kesimi bakım onarım hizmetleri**
  Damaged Ship Supply , Repair and Maintenance Services Sector
- **Gemi kurtarma ve batık çıkarma**
  Ship Salvage and Wreck Removal
- **Şamandıra alt yapı bakım onarım hizmetleri**
  Infrastructure Maintenance and Renewal of Buoy System Services
- **Boru hattı döşeme**
  Pipeline Laying

DNV·GL RINA ClassNK ISQ Lloyd's Register TÜRK LOYDU ABS RECOGNIZED SPECIALIST SQS KR KOREAN REGISTER DBS

www.alestadalgiclik.com

Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING



Boğaçay Class SAAM CARIBE on trials in August 2026 — the Robert Allan RAmparts 2400SX-MKII design chosen by FAIRPLAY for four of its six new tugs. Photo: Sanmar Shipyards

FAIRPLAY Towage Orders Six Tugs from SANMAR in the Yard's Record 50th Year

The Hamburg group returns to the Turkish builder for the first time since 2008 with two offshore and four harbour tugs — capping a year of ITS orders, the 100th Boğaçay hull and deliveries across the Americas.

FAIRPLAY Towage Group has signed a contract with Sanmar Shipyards for six newbuild tugs for the fleet modernisation programme of FAIRPLAY TOWAGE Polska. Signed at the group's Hamburg headquarters on 25 September and announced on 6 October, the deal covers four harbour and terminal tugs and two high-powered offshore tugs, all to Robert Allan Ltd. designs.

The package is led by a 120-tonne RAmpage 4200 for terminal support, anchor handling and ocean towage, backed by a 90-tonne RAstar 3200SX escort tug and four 80-tonne Boğaçay Class harbour tugs. All six meet IMO Tier III limits and carry Ice Class notation and FiFi 1 systems for year-round LNG carrier support in Europe and offshore Africa and South America.

FIRST NEWBUILDS TOGETHER SINCE 2008

"This is the first time since 2008 that we are building with Sanmar — a clear and decisive investment in FAIRPLAY's future," said managing director Philip-Alexander Harmstorf. Ali Gürün, Sanmar's deputy chairman and CEO, called the order "an important milestone and the beginning of a strong partnership."

The contract crowns Sanmar's 50th-anniversary year, which opened at ITS 2026 in Gothenburg with up to ten tug orders from SAAM Towage, HaiSea Marine and FAIRPLAY — whose ITS options have grown into the six-tug package — and has since brought the 100th Boğaçay hull and deliveries to the Americas and Germany. ■

THE FAIRPLAY PACKAGE

RAmpage 4200 ×1
120 t
offshore · anchor handling · 10,580 hp

RAstar 3200SX ×1
90 t
open-sea escort terminal tug

Boğaçay 2400SX-MKII ×4
80 t
harbour and terminal work

Bollard pull, minimum tonnes

DELIVERY

mid-2027 first harbour tug
end-2027 other harbour tugs
H1 2028 two offshore tugs

Robert Allan Ltd. designs · IMO Tier III · Ice Class · FiFi 1

SANMAR IN 2026

MAY
ITS 2026: up to ten tug orders from SAAM, HaiSea and FAIRPLAY

JUNE
Steel cut at Altınova for the 100th Boğaçay-series tug

JULY
SAAM HUNABKU, Guatemala's first IMO Tier III tug, delivered

AUGUST
SAAM CARIBE delivered; 17 Sanmar tugs in SAAM's fleet

SEPTEMBER
NICO delivered to H. Schramm Towage — its seventh Sanmar tug

SEPTEMBER
Six-tug FAIRPLAY contract signed in Hamburg

TÜRKÇE

01



FİLO
FLEET
08.10.2026

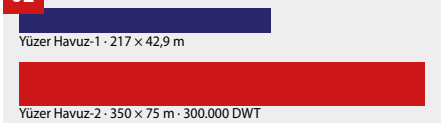
Foto/Photo: Advantage Tankers

Advantage Tankers'tan 12 Yeni Tanker: Hedef 2030'da 50 Gemilik Filo

CENEVRE | Türk sahipli Advantage Tankers, 2029–2030 teslimli, LNG çift yakıta hazır on tankerlik programını tamamladı: Dalian'da (DSIC) 114.000 DWT'lik iki LR2, Guangzhou'da (GSI) 49.900 DWT'lik altı MR2 ve Güney Kore'de 157.000 DWT'lik iki Suezmax. DSIC'de inşa edilen 307.000 DWT'lik iki VLCC ise 2028–2029'da teslim edilecek.

Bugün 28 tanker işleten şirket 2030'da 50 gemilik bir filo hedefliyor; yeni gemilerin çoğu büyük bir petrol şirketine uzun süreli kiralandı. ■

02 İKİ HAVUZ / TWO DOCKS



GEMİ İNŞA
SHIPBUILDING
05.10.2026

Yalova Shipyard'dan Altınova'ya 485 Milyon TL'lik İkinci Yüzer Havuz

YALOVA | Yalova Gemi Tersanecilik, Altınova'daki tesisine 350 metre boy ve 75 metre genişliğindeki "Yüzer Havuz-2"yi eklemek için ÇED sürecini başlattı. 484,4 milyon TL'lik yatırımın 475 milyonu havuza ayrılırken rıhtım önlerinde yaklaşık 350 bin m^3 tarama yapılarak derinlik –16 metreye indirilecek.

Yeni havuzla tersane 350 metreye kadar 300.000 DWT'lik gemilere hizmet verebilecek; İDK toplantısı 13 Ekim'de, tarama 2027'de planlanıyor. ■

03



GERİ DÖNÜŞÜM
RECYCLING
07.10.2026

Foto/Photo: DenizHaber

Aliağa'da Çifte Tehdit: Söküm Talebi Yavaşladı, Hindistan AB Listesinin Kapısında

ALİAĞA | Rekor navlunlar ve yeni inşa fiyatlarına yaklaşan ikinci el değerleri gemi sökümüne talebi düşürürken, Avrupa Komisyonu'nun AB gemi geri dönüşüm listesine Alang'dan iki tesis ekleyen taslağı Aliağa'yı tedirgin ediyor. Yılın ilk dokuz ayında bölgede 60 gemi söküldü (2025: 55).

22 tesisli Aliağa'da sekiz şirket AB listesinde. DTO Aliağa Şube Başkanı Adem Şimşek, "çok büyük bir risk" dediği karara karşı AB ve ISRA nezdinde lobi çağrısı yaptı. Komisyon'un nihai kararı sonbaharda açıklanacak. ■

ENGLISH

28 ▸50
tanker bugün ▸2030 filo hedefi
tankers today ▸fleet target for 2030

Advantage Tankers Lines Up 12 Newbuild Tankers on the Road to a 50-Ship Fleet

GENEVA | Turkish-owned Advantage Tankers has completed a ten-ship programme of LNG dual-fuel-ready tankers for delivery in 2029–2030: two 114,000 DWT LR2s at Dalian (DSIC), six 49,900 DWT MR2s at Guangzhou (GSI) and two 157,000 DWT Suezmaxes in South Korea. Two 307,000 DWT VLCCs under construction at DSIC follow in 2028–2029.

Operating 28 tankers today, the company targets a 50-ship fleet by 2030, with most of the newbuilds fixed on long-term charters to a major oil company. ■

100 ▸200
gemi/yıl kapasite, proje sonrası
ships a year after the project

Yalova Shipyard Plans a 485 Million TL Second Floating Dock at Altınova

YALOVA | Yalova Shipyard has launched the environmental-impact process for "Floating Dock-2", a 350 m by 75 m dock at its Altınova yard. Of the 484.4 million TL investment, 475 million goes to the dock itself, while some 350,000 m^3 of dredging will deepen the berths to –16 m.

Alongside the existing 217 m dock, the yard will handle ships of up to 350 m and 300,000 DWT, doubling its annual capacity from 100 to 200 vessels. The review meeting is set for 13 October, with dredging planned for 2027. ■

60
gemi söküldü, Ocak–Eylül 2026 · ~305.000 LDT
ships recycled, Jan–Sep 2026 · ~305,000 LDT

Double Threat for Aliağa: Recycling Demand Slows as India Knocks on the EU List

ALİAĞA | Record freight rates and second-hand values close to newbuild prices are cutting demand for demolition, while a European Commission draft adding two Alang facilities to the EU ship recycling list is unsettling Aliağa. The region scrapped 60 ships in the first nine months of the year, against 55 a year earlier.

Of Aliağa's 22 yards, eight are on the EU list. DTO Aliağa chairman Adem Şimşek called the listing "a very big risk" and urged lobbying in Brussels and at ISRA; shipowner groups back the Indian yards, while NGOs object to beaching. A final EU decision is due this autumn. ■

Monitor

DENİZ TİCARET ODASI/CHAMBER OF SHIPPING







Başkan adayları Recep Düzgit ve Şadan Kaptanoğlu oylarını birlikte kullandı (büyük fotoğraf); yeni dönemin ilk fotoğrafı, ortada Başkan Düzgit (sağ üst); 11. Dönem Meclisi'nin ilk toplantısı (sağ alt). Candidates Recep Düzgit and Şadan Kaptanoğlu cast their ballots together (main); the first photograph of the new term, with Chairman Düzgit at centre (top right); the 11th-term Assembly's first sitting (bottom right).

DTO'nun Dümenine Recep Düzgit Geçti

Mavi Liste, İMEAK Deniz Ticaret Odası Seçimini 62–57 Kazandı

Recep Düzgit Takes the Helm at the İMEAK Chamber of Shipping: Blue List Wins 62–57

YÖNETİM KURULU BAŞKANLIĞI / BOARD CHAIR	119 OY / VOTES
62	57
RECEP DÜZGİT Mavi Liste · Blue List	ŞADAN KAPTANOĞLU Sarı Liste · Yellow List

MECLİS BAŞKANLIĞI / ASSEMBLY CHAIR	115 GEÇERLİ OY / VALID VOTES
61	54
TAMER KIRAN Meclis Başkanı · Chairman of the Assembly	KAPT. SALİH ZEKİ ÇAKIR

TÜRKÇE

İSTANBUL | İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda 2026–2030 dönemini kapsayan 11. Dönem'in yönetimi belli oldu. 11 Ekim'de Haliç Kongre Merkezi'nde yapılan meslek komitesi ve meclis üyesi seçimleriyle oluşan Meclis, 16 Ekim'de Oda merkez binasında toplandı. Beyoğlu İlçe Seçim Kurulu nezaretinde kapalı oyla yapılan seçimde, kullanılan 119 oyun 62'sini alan Mavi Liste'nin lideri Recep Düzgit Yönetim Kurulu Başkanlığına seçildi; Sarı Liste'nin lideri Şadan Kaptanoğlu 57 oy aldı. Kaptanoğlu seçilen yönetimi kutladı: "Deniz Ticaret Odası hepimizin."

Düzgit başkanlığındaki Yönetim Kurulu; Ahmet Can Bozkurt, Burak Akartaş, Haluk İribaş, İbrahim Kemal Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Kemal Akbaşoğlu, Mustafa Aslan, Orbay Şimşek, Refik Yavuz Kalkavan ve Serdar Akdemir'den oluştu.

Düzgit, meslek komitelerini Yönetim Kurulu toplantılarına davet edeceklerini belirterek "Her toplantıda, ele alınan konuya göre iki veya üç meslek komitemizi ağırlayacağız" dedi. Meclis'in ilk toplantısında ise geçerli 115 oyun 61'ini alan Tamer Kıran Meclis Başkanlığına seçildi; Kaptan Salih Zeki Çakır 54 oy aldı. İki dönem Yönetim Kurulu Başkanlığı yapan Kıran, "Bugünden itibaren denizciliğimizin tek rengi vardır" dedi. ■

ENGLISH

İSTANBUL | The İMEAK Chamber of Shipping (DTO) — the chamber for İstanbul and the Marmara, Aegean, Mediterranean and Black Sea regions — has elected the leadership of its 11th term (2026–2030). The Assembly formed after the committee and assembly elections of 11 October at the Haliç Congress Centre met at the Chamber's headquarters on 16 October. In a secret ballot supervised by the Beyoğlu District Election Board, Blue List leader Recep Düzgit won 62 of the 119 votes cast and was elected Chairman of the Board; Yellow List leader Şadan Kaptanoğlu received 57. Düzgit, head of the family's Düzgit Group since 1988, has sat in the Assembly since 1995 and was vice-chairman of the Board for the past eight years.

Düzgit's board comprises Ahmet Can Bozkurt, Burak Akartaş, Haluk İribaş, İbrahim Kemal Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Kemal Akbaşoğlu, Mustafa Aslan, Orbay Şimşek, Refik Yavuz Kalkavan and Serdar Akdemir.

Düzgit said professional committees would be invited to Board meetings: "At each meeting we will host two or three of our professional committees, depending on the subject." At the Assembly's first sitting Tamer Kıran was elected its Chairman with 61 of the 115 valid votes; Captain Salih Zeki Çakır received 54. Kıran, who chaired the Board for two terms, said: "From today, our maritime community has only one colour." ■

DÜNYA/WORLD

01



Foto/Photo: DenizHaber

02



Foto/Photo: 7Deniz

TÜRKÇE

Hürmüz'de Geçişler İki Ayın En Düşüğünde: Tanker Saldırıları Yoğunlaşıyor

HÜRMÜZ | Reuters'ın aktardığı Kpler verilerine göre 6 Ekim'de Hürmüz Boğazı'ndan yalnızca yedi yüklü ticaret gemisi geçti; bu, 23 Temmuz'dan bu yana kaydedilen en düşük günlük sayı. Pazar ve pazartesi günleri 20'nin üzerinde geçiş kaydedilmişti; 7 Ekim'de ise 10 gemi boğazı kullandı. ABD ve İsrail ile İran arasında 28 Şubat'ta başlayan savaştan önce boğazdan günde yaklaşık 125 büyük gemi geçiyor, dünya ham petrol ve LNG arzının kabaca beşte biri buradan taşınıyordu.

Denizcilik güvenlik kaynakları, 28 Eylül–5 Ekim haftasında petrol, LNG ve LPG tankerlerine yönelik en az 12 saldırı, saldırı girişimi veya taciz olayı saydı; bu, savaşın başından bu yana en yüksek haftalık sayı. UKMTO'ya göre 7 Ekim'de Katar'ın kuzeyinde bir tanker birden fazla mühimmatla vuruldu. Boğazdan ham petrol akışı bir önceki haftaya göre yüzde 27 azalarak günde 10,1 milyon varile, savaş öncesi düzeyin yaklaşık yüzde 74'üne geriledi; Umman Körfezi ve Kızıldeniz kıyılarından ihracat ise günde 6,7 milyon varile çıktı. Savaş riski primleri tekne değerinin yüzde 6–10'una çıktı. ■

IUMI: Yaşlanan Dünya Filosu Deniz Sigortacıları Üzerindeki Baskıyı Artırıyor

ROTTERDAM | Düşük söküm oranları dünya filosunun ortalama yaşını ve onunla birlikte hasar maliyetlerini yükseltiyor. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği'nin (IUMI) Rotterdam'daki yıllık konferansında konuşan Tekne Komitesi Başkanı Ilias P. Tsakiris, geri dönüşüme satılan ticari gemilerin son seferlerindeki ortalama yaşının 22,4'e çıktığını, dünya filosu kapasitesinin ise bu yıl yaklaşık yüzde 3 büyüdüğünü söyledi.

Yaşlı tonaj daha sık bakım ve onarım gerektiriyor; yedek parça sıkıntısı hasar maliyetlerini artırıyor. Yoğunlaşan liman devleti denetimleri daha fazla tutulma demek. Tsakiris ayrıca tırmanan çatışmaları, seyir risklerinin zorladığı rota değişikliklerini, zorlu hava koşullarında gemiden gemiye transferleri, gölge filoya yönelik sıkılaşan yaptırımları, denizcilikte dolandırıcılığı, seyir sistemlerine müdahaleyi ve araç taşıyıcı ile konteyner gemilerindeki yangınları saydı. IUMI analistleri, yapay zekânın sigortacıların bilgi ve yöntemlerini geçersiz kılacağı korkusuna "AI FOMO" adını veriyor. Küresel deniz sigortası primleri 2025'te 42,6 milyar dolara ulaştı. ■

ENGLISH

7
yüklü geçiş, 6 Ekim (Kpler)
laden transits, 6 Oct (Kpler)

Hormuz Transits Fall to a Two-Month Low as Tanker Attacks Intensify

HORMUZ | Only seven laden merchant ships passed through the Strait of Hormuz on 6 October, the lowest daily count since 23 July, according to Kpler data reported by Reuters. More than 20 transits were logged on Sunday and Monday; ten ships passed on 7 October. Before the war between the United States and Israel and Iran began on 28 February, about 125 large ships a day transited Hormuz, carrying roughly a fifth of the world's crude oil and LNG supply.

Maritime security sources counted at least 12 attacks, attempted attacks or harassment incidents involving oil, LNG and LPG tankers between 28 September and 5 October, the highest weekly tally since the war began; the IMO confirmed nine. On 7 October, UKMTO reported, a tanker was hit by multiple munitions 51 nautical miles north of Qatar. Crude flows through the strait fell 27 percent from the previous week's wartime peak to 10.1 million barrels a day, about 74 percent of pre-war levels, while exports from the Gulf of Oman coast and the Red Sea rose to 6.7 million barrels a day, more than double pre-war volumes. Both datasets may undercount ships sailing with AIS switched off. War-risk cover now costs 6–10 percent of hull value. ■

22,4
yıl, söküme giden gemilerin yaşı
years, average age at recycling

IUMI: An Ageing World Fleet Is Piling Pressure on Marine Insurers

ROTTERDAM | Low scrapping is pushing up the average age of the world fleet, and with it the cost of claims, the International Union of Marine Insurance (IUMI) heard at its four-day annual conference in Rotterdam. Commercial ships now average 22.4 years on their last voyage before being sold for recycling, said Ilias P. Tsakiris, chair of IUMI's Hull Committee, who estimates that world fleet capacity grew about 3 percent this year.

Older tonnage needs more frequent maintenance and repair, and spare-parts shortages push claims costs higher, while intensified port state control inspections in several regions mean more detentions. Tsakiris also listed escalating conflict risks, route changes forced by navigational hazards, ship-to-ship transfers in areas of unpredictable weather, tighter sanctions on the shadow fleet, maritime fraud and deception, interference with navigation systems and rising fire incidents on car carriers and container ships. IUMI analysts add what they call "AI FOMO": insurers' fear that AI tools built for marine insurance could make their skills and working methods obsolete. Global premiums reached US$42.6 billion in 2025 (+5.5%). ■

Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING



MPMS-1 BİR BAKIŞTA / AT A GLANCE

99 m	30 gün	11 t	70 + 30	Ocak 2027
boy length overall	denizde kalış süresi days of endurance at sea	helikopter platformu helicopter deck capacity	mürettebat + yolcu crew + passengers	ilk geminin planlanan teslimi planned delivery of ship one

MMEA'nın 9909 borda numaralı MPMS-1'i, Kocaeli'deki DESAN Tersanesi'nde suya indirildikten sonra. Malaysia Coast Guard's MPMS-1 (hull 9909) afloat after her launch at DESAN Shipyard, Kocaeli. Foto/Photo: Malaysian Maritime Agency / Naval News

Kocaeli'den Malakka'ya: DESAN, Malezya Sahil Güvenliği'nin 99 Metrelik MPMS-1'ini Suya İndirdi

TÜRKÇE

KOCAELİ | Malezya Denizcilik Uygulama Ajansı (MMEA) için DESAN Tersanesi'nde inşa edilen çok maksatlı deniz güvenlik gemisi MPMS-1, törenle suya indirildi. 99 metrelik gemi 30 gün denizde kalabiliyor; 11 tonluk helikopter platformu ve 45 kişilik gözaltı bölümü var. ASELSAN ve HAVELSAN sistemleriyle donatılan gemi deniz güvenliği ve arama kurtarma görevlerinde kullanılacak.

Törende İçişleri Bakanı Mustafa Çiftçi ile Malezyalı mevkidaşı Saifuddin Nasution bin Ismail konuştu. DESAN, MMEA için iki MPMS ve Deniz Kuvvetleri için bir Hisar sınıfı karakol gemisi inşa ediyor; ilk teslim, takvimin iki ay önüne çekilerek Ocak 2027'de planlanıyor. Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, Malezya'da "Enrique of Malacca" adıyla bir tersane kuracaklarını açıkladı. ■

ENGLISH

From Kocaeli to Malacca: DESAN Launches the 99-Metre MPMS-1 for Malaysia's Coast Guard

KOCAELİ | MPMS-1, a multi-purpose maritime security ship built at DESAN Shipyard for the Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA), has been launched at Kocaeli. The 99-metre vessel can stay at sea for 30 days and has an 11-tonne helicopter deck, a sickbay and a 45-person detention area; ASELSAN and HAVELSAN supply her systems.

Interior Minister Mustafa Çiftçi and his Malaysian counterpart Saifuddin Nasution bin Ismail spoke at the ceremony. DESAN is building two MPMS vessels for the MMEA and a Hisar-class patrol vessel for the Turkish Navy; the first delivery is planned for January 2027, two months early. Chairman Cenk İsmail Kaptanoğlu also announced a shipyard in Malaysia, "Enrique of Malacca". ■



Türk Tersanelerinden İlk Yerli Emici Tarama Gemisi

YALOVA | Yütek'in Yalova Arı Tersanesi'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı için inşa ettiği UAB MAVİ VATAN suya indirildi. Bakan Abdulkadir Uraloğlu'na göre gemi, Türk tersanelerinde yerli tasarımla üretilen ilk emici tarama gemisi: 85 m boy, 20 m tarama derinliği ve 2.000 m^3 kapasite. Gemi birkaç aylık seyir tecrübesinin ardından hizmete girecek. ■

Foto/Photo: Yeni Akit

First Domestically Designed Suction Dredger Built in Türkiye Hits the Water

YALOVA | UAB MAVİ VATAN, built by Yütek at the Yalova Arı yard for the Ministry of Transport and Infrastructure, has been launched. Minister Abdulkadir Uraloğlu called her the first suction dredger built in Turkish yards to a domestic design: 85 m long, 20 m dredging depth, a 2,000 m^3 hopper, able to dredge under way. Classed by Türk Loydu, she enters service after sea trials. ■

LİMANLAR & LOJİSTİK/PORTS & LOGISTICS

01



Foto/Photo: Vira Haber

02



Foto/Photo: DenizHaber

03



Foto/Photo: Yılport

2030
100 bin TEU üstü limanlar için son yıl
deadline year for ports above 100,000 TEU

360.000
TEU/yıl kapasite, Railport Kartepe
TEU a year at Railport, Kartepe

1 milyon
TEU/yıl liman kapasitesi (bugün 800 bin)
TEU a year port capacity, up from 800,000

TÜRKÇE

MARDAŞ "İlk Yerli ve Millî Yeşil Liman" Oldu; Zorunluluk 2030'da Başlıyor

AMBARLI | 1991'den beri faal MARDAŞ, Yeşil Liman Sertifikası aldı. Sertifikayı 1 Ekim'deki törende Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan kurucu ortak Bayram Yusuf Aslan'a verdi; DTO Başkanı Tamer Kıran da törendeydi. Değerlendirme altyapı, elektrik, çevre ve su yönetimini kapsadı.

24 Mart 2026 tarihli yönetmelik değişikliğiyle sertifika, yılda 100 bin TEU ve üzeri elleçleyen limanlarda 31 Aralık 2030'dan, 100'den fazla kruvaziyer kabul eden tesislerde 31 Aralık 2028'den itibaren zorunlu; sertifikasız tesise yanaşan gemi başına saatte 5.000 TL ceza var. ■

Arkas ve duisport'tan Türkiye–Almanya Lojistik Mutabakatı

İSTANBUL | Arkas Holding ile Duisburg Limanı işletmecisi duisport, 30 Eylül'de İstanbul'daki Türkiye–Kuzey Ren-Vestfalya İş Forumu'nda lojistik iş birliği mutabakatı imzaladı. Foruma Enerji Bakanı Alparslan Bayraktar ile KRV Başbakanı Hendrik Wüst katıldı.

Ortakların Kartepe'deki Railport terminali Kasım 2025'ten beri Duisburg'a haftalık tren işletiyor; 265 bin m^2'lik tesis yılda 360 bin TEU, 1,5 milyon ton genel kargo, 130 bin araç ve 125 bin treyler kapasiteli. Arkas liman grubu başkanı Özgür Kalelioğlu, hedefin Türkiye'yi Doğu–Batı lojistik üssü yapmak olduğunu söyledi. ■

Yılport, Leixões Kuzey Terminali'ne 100 Milyon Avro Yatırıyor

PORTO | Yıldırım Grubu'nun liman işletmecisi Yılport, Portekiz'in Leixões Limanı'ndaki Kuzey Konteyner Terminali'ni 100 milyon avroyla baştan aşağı yenileyecek. Porto Denizcilik Haftası'nda liman idaresi APDL ile açıklanan ve 24 ay sürecek proje üç yeni STS vinç, altı RTG ve rıhtımın –12,5 metreye derinleştirilmesini kapsıyor.

APDL'ye göre limanın yıllık kapasitesi 800 binden 1 milyon TEU'ya çıkacak; yaklaşık 709 bin TEU elleçleyen Leixões'te doluluk yüzde 88'den 70'e inecek. Yılport temmuzda Konecranes'e 53 e-hibrit RTG sipariş etmiş, 10 otomatik üniteyi Leixões'e ayırmıştı. ■

ENGLISH

MARDAŞ Becomes the First Turkish-Owned Green Port as Certification Turns Mandatory

AMBARLI | MARDAŞ, Turkish-owned and active since 1991, has received the Green Port Certificate. At the ceremony on 1 October, Director General of Maritime Affairs Ünal Baylan handed it to co-founder Bayram Yusuf Aslan, with Chamber of Shipping chairman Tamer Kıran among the guests; the assessment covered infrastructure, electricity, environmental practice and water management.

Under the regulation amended on 24 March 2026 the certificate becomes compulsory from 31 December 2030 for ports handling 100,000 TEU or more a year, and from 31 December 2028 for ports with over 100 cruise calls; without it, a port is fined 5,000 TL per hour for every ship alongside. ■

Arkas and duisport Sign a Türkiye–Germany Logistics MoU at the NRW Forum

İSTANBUL | Arkas Holding and duisport, operator of the Port of Duisburg, signed a logistics cooperation MoU at the Türkiye–North Rhine-Westphalia Business Forum in İstanbul on 30 September. duisport handled 50.8 million tonnes and about 4.1 million TEU in 2025. Energy Minister Alparslan Bayraktar and NRW Minister President Hendrik Wüst addressed the forum.

The partners' Railport terminal at Kartepe has run a weekly train to Duisburg since November 2025; the 265,000 m^2 site can handle 360,000 TEU, 1.5 million tonnes of general cargo, 130,000 vehicles and 125,000 trailers a year. Özgür Kalelioğlu, head of Arkas's ports group, said the aim is to make Türkiye the logistics hub between East and West. ■

Yılport to Invest €100 Million in the Leixões North Container Terminal

PORTO | Yılport, the port operator of Yıldırım Group, will spend €100 million on a complete retrofit of the North Container Terminal at the Port of Leixões in Portugal. Presented with the port authority APDL at Porto Maritime Week on 22 September and contracted for 24 months, the works bring three new STS cranes, six RTGs, automation and electrification of the equipment and a deepening of the quay to –12.5 m, with four more RTGs for the South Terminal.

APDL expects the port's annual capacity to rise from 800,000 to 1 million TEU; Leixões handles about 709,000 TEU a year, an 88 percent utilisation that should fall to around 70 percent. In July Yılport ordered 53 E-Hybrid RTG cranes from Konecranes, ten of them automated units for Leixões. ■

Monitor

DONANMA/NAVAL



İSTİF SINIFI / İSTİF CLASS

113,2 m
boy / length overall

3.150 t
deplasman / displacement

29+ kn
azami sürat / top speed

5.700 nm
menzil, 14 kn / range at 14 knots

16 + 16
ATMACA + MİDLAS VLS hücresi / cells

İSTİF sınıfının ikinci gemisi TCG İZMİR (F-516), deniz kabul testleri için Anadolu Tersanesi'nden ayrılırken (Ağustos 2026). The second İstif-class frigate, TCG İZMİR (F-516), leaving Anadolu Shipyard for sea acceptance trials in August 2026. Foto/Photo: DefenceTurk

İSTİF Sınıfında Test Maratonu: TCG İzmir'in Ardından TCG İzmit de Deniz Kabul Testlerine Başladı

TÜRKÇE

İSTANBUL | MİLGEM 6–12'nci Gemiler Tedariki Projesi kapsamında Sedef Tersanesi'nde inşa edilen İSTİF sınıfının üçüncü fırkateyni TCG İZMİT (F-517), Millî Savunma Bakanlığı'nın haftalık basın bilgilendirmesine göre 15 Eylül'de deniz kabul testlerine başladı. Anadolu Tersanesi yapımı TCG İZMİR (F-516) ise 10 Ağustos'tan bu yana testte; sınıfın iki gemisi aynı anda denizde deneniyor.

İlk gemi TCG İSTANBUL (F-515) 19 Ocak 2024'te teslim edilmişti. STM–TAİS iş birliğiyle yürütülen programda yedi fırkateyn aynı anda inşa, donatım veya test aşamasında; 2026 sonuna kadar üç İSTİF'in envantere girmesi, iki geminin de Endonezya'ya ihracı öngörülüyor. TCG İzmir yıl bitmeden teslim edilebilir. Yerlilik oranı yüzde 80'i aşan sınıf, Ada sınıfı korvetler ile TF-2000 muhripleri arasındaki boşluğu dolduracak. ■

ENGLISH

İstif-Class Test Marathon: TCG İzmit Follows TCG İzmir into Sea Acceptance Trials

İSTANBUL | TCG İZMİT (F-517), the third İstif-class frigate, built at Sedef Shipyard under the MİLGEM 6–12 project, began sea acceptance trials on 15 September, the Ministry of National Defence said. TCG İZMİR (F-516), built by Anadolu Shipyard, has been on trials since 10 August, so two sisters are now at sea.

The lead ship, TCG İSTANBUL (F-515), was delivered on 19 January 2024. Under the STM–TAİS partnership seven frigates are in construction, outfitting or trials; three are due to join the fleet by the end of 2026 and two are earmarked for Indonesia. TCG İzmir could be delivered before the end of the year; the fourth ship, TCG İçel, is being fitted out at Sefine. With over 80 percent local content, the class bridges the Ada-class corvettes and the future TF-2000 destroyers. ■



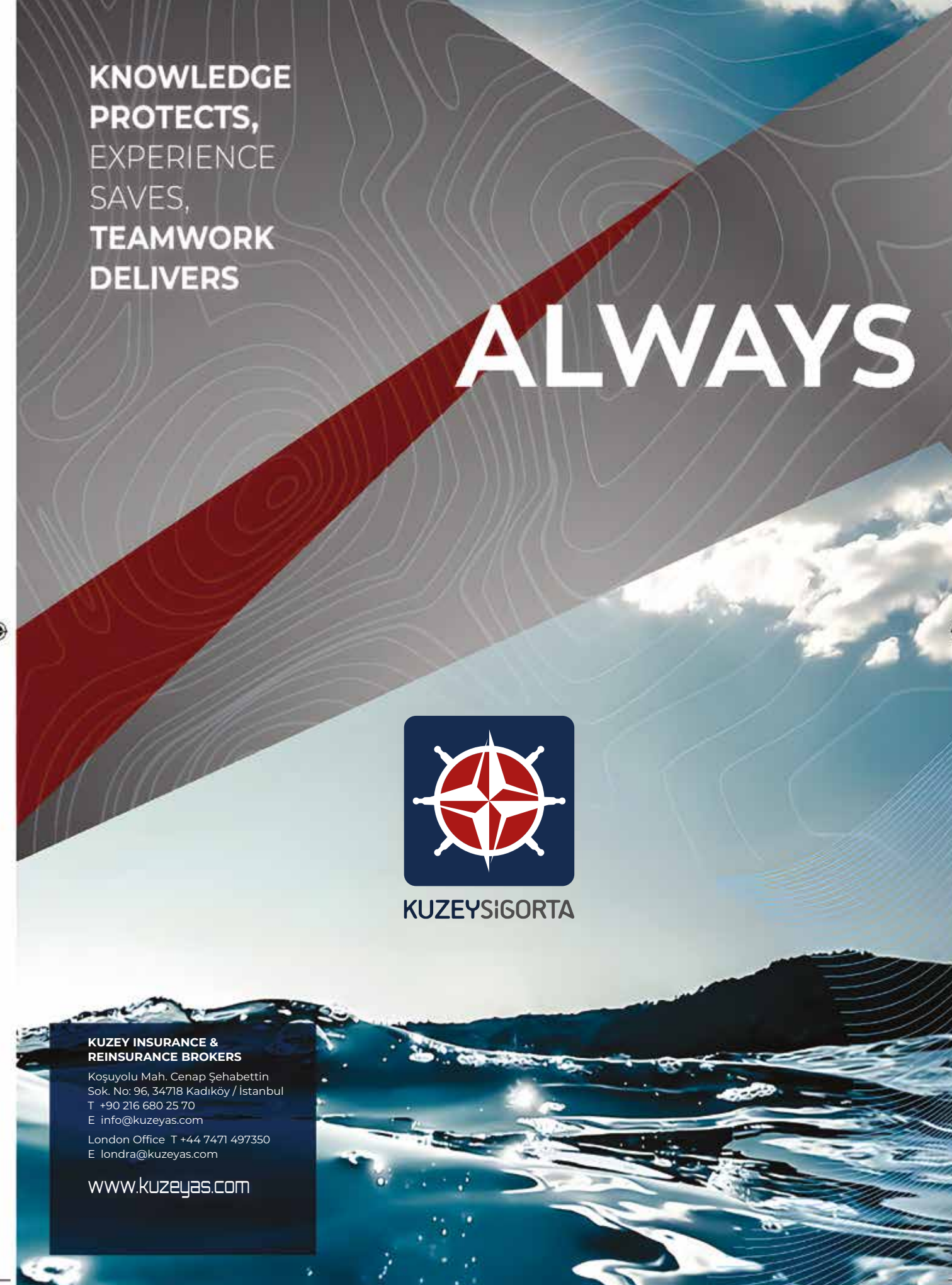
Nusret-2026: 24 Ülke, 20 Gemi, İzmir ve Ereğli'de Mayın Harbi

İZMİR | Türkiye'nin ev sahipliğindeki Nusret-2026 Davet Tatbikatı, 6–16 Ekim'de İzmir Körfezi ve Karadeniz Ereğli açıklarında icra ediliyor. 24 ülkeden personelin katıldığı tatbikatta 20 gemi, 5 hava aracı ve 870 personel, TCG Salihreis'teki harekât merkezinden yönetiliyor. Gözlemci günü Foça açıklarında yapıldı. ■

Foto/Photo: AA (Mahmut Serdar Alakuş)

Nusret-2026: 24 Nations Drill in Mine Warfare off İzmir

İZMİR | Hosted by Türkiye, Nusret-2026 runs from 6 to 16 October off İzmir Bay and Karadeniz Ereğli. Twenty ships, five aircraft and 870 personnel, including NATO's SNMCMG-2, are directed from the operations centre aboard TCG Salihreis, with participants from 24 nations. Observer day was held off Foça. ■


KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS
ALWAYS
KUZEYSİGORTA
KUZEY INSURANCE &
REINSURANCE BROKERS
Koşuyolu Mah. Cenap Şehabettin
Sok. No: 96, 34718 Kadıköy / İstanbul
T +90 216 680 25 70
E info@kuzeyas.com
London Office T +44 7471 497350
E londra@kuzeyas.com
www.kuzeyas.com

Monitor

DENİZ GÜVENLİĞİ/MARITIME SECURITY



KARADENİZ / BLACK SEA

226
ticari ve sivil gemi etkilendi, Şubat 2022'den beri · vessels affected since February 2022

163
2026'nın ilk sekiz ayında · in the first eight months of 2026

Türk Deniz Kuvvetleri'nin mayın avlama gemisi TCG Edincik (M-260); arşiv görüntüsü. Turkish Navy minehunter TCG Edincik (M-260); file photo. Foto/Photo: Tangopaso / Wikimedia Commons (PD)

Karadeniz'de Gemi Güvenliği: Hangi Önlemler Gündemde?

TÜRKÇE

KARADENİZ | İMEAK Deniz Ticaret Odası verilerine göre Şubat 2022'den bu yana Karadeniz'de 226 sivil ve ticari gemi saldırılardan etkilendi; bunların 163'ü 2026'nın ilk sekiz ayında kaydedildi. Saldırıların artması üzerine Türkiye, Romanya ve Bulgaristan deniz güvenliğini güçlendirecek yeni önlemleri gündemine aldı. Türkiye, Rusya ve Ukrayna arasında deniz taşımacılığını koruyacak bir mutabakat arıyor; bölge ülkeleri ise ortak güvenlik çalışmalarını genişletmeye hazırlanıyor.

Ekim ayının ilk haftasında Türk sahipli Royad Mammadov ve Alfa Watan'ın batması, Able adlı yük gemisinin ise saldırıya uğraması seyir güvenliği sorununu yeniden gündeme taşıdı. Saldırılarda denizciler hayatını kaybetti, çok sayıda mürettebat kurtarıldı.

TÜRKİYE'DEN GÜVENLİ GÜZERGÂH GİRİŞİMİ

Ankara, saldırıların durdurulması amacıyla Rusya ve Ukrayna'ya bir mutabakat taslağı sundu. Öneri kapsamında Karadeniz'in doğu ve güney kıyılarını izleyen, Türkiye ve kabul edilmesi hâlinde Gürcistan karasularından geçen alternatif bir deniz güzergâhı oluşturulması değerlendiriliyor. Dışişleri Bakanı Hakan Fidan 8 Ekim'de savaşın Karadeniz'e yayıldığı uyarısını yaptı.

ÜÇ ÜLKEDEN DENİZ GÜVENLİĞİ İŞ BİRLİĞİ

Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın oluşturduğu Karadeniz Mayın Karşı Tedbirleri Görev Grubu, 6–20 Ekim'de yeniden faaliyete geçti. Çalışma alanı, mayınlarla mücadelenin yanı sıra kritik sualtı altyapısının korunmasını da kapsıyor.

Bulgaristan, Türkiye ve Romanya'yı acil güvenlik istişarelerine davet etti; Sofya, Avrupa Birliği destekli bir deniz güvenliği misyonu ve bölgesel izleme mekanizmaları kurulmasını da gündeme taşıdı. Avrupa Komisyonu ise Romanya ve Bulgaristan'a uydu görüntüleri sağlayarak deniz trafiğinin izlenmesini destekledi.

Diplomatik girişimler sürerken, önerilen tedbirlerin uygulanmasına ilişkin görüşmelerin sonucu bekleniyor. ■

ENGLISH

Black Sea Shipping Security: Which Measures Are on the Agenda?

BLACK SEA | According to the İMEAK Chamber of Shipping, 226 civilian and commercial vessels have been affected by attacks in the Black Sea since February 2022, 163 of them in the first eight months of 2026. In response to the surge, Türkiye, Romania and Bulgaria have put new measures to strengthen maritime security on their agenda. Türkiye is seeking an understanding with Russia and Ukraine to protect shipping, while regional states prepare to widen their joint security work.

In the first week of October, the sinking of the Turkish-owned Royad Mammadov and Alfa Watan and the attack on the cargo ship Able brought navigational safety back to the fore. Seafarers lost their lives, while many crew members were rescued.

TÜRKİYE'S SAFE-ROUTE INITIATIVE

Ankara has handed Russia and Ukraine a draft memorandum aimed at halting attacks on merchant ships. Under the proposal, an alternative sea route is being considered that would follow the eastern and southern Black Sea coasts and pass through Turkish and, if accepted, Georgian territorial waters. Foreign Minister Hakan Fidan said on 8 October that the war was spreading to the Black Sea and that Turkish-flagged, Turkish-owned and Turkish-crewed ships were being hit; Ankara has put solution proposals to both sides.

THREE COUNTRIES STEP UP COOPERATION

The Black Sea Mine Countermeasures Task Group, formed by Türkiye, Romania and Bulgaria, resumed activity on 6–20 October. Its remit covers mine clearance as well as the protection of critical undersea infrastructure.

Bulgaria has invited Türkiye and Romania to emergency security consultations, and Sofia has also raised an EU-backed maritime security mission and regional monitoring mechanisms. The European Commission has supported shipping surveillance by providing satellite imagery to Romania and Bulgaria.

While diplomatic efforts continue, the outcome of talks on putting the proposed measures into practice is awaited. ■

KONGRE/CONFERENCE





SHIPROUTE 2026 (solda); finansman paneli (sağda). SHIPROUTE 2026 (left); the finance panel (right). Foto/Photo: Vira Haber

SHIPROUTE 2026 · 8 EKİM / OCTOBER

≈650	3.	Almanya	KOSDER
katılımcı participants	kez düzenlendi edition	misafir ülke guest country	düzenleyen dernek organiser

SHIPROUTE 2026, Dünya Denizcilik Sektörünü İstanbul'da Buluşturdu

TÜRKÇE

İSTANBUL | Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) tarafından üçüncü kez düzenlenen SHIPROUTE 2026, 8 Ekim 2026'da Divan Kuruçeşme'de yaklaşık 650 yerli ve yabancı denizcilik sektörü temsilcisinin katılımıyla gerçekleştirildi. Uluslararası kuruluş yöneticileri, armatörler, finans sektörü temsilcileri, akademisyenler ve denizcilik profesyonelleri, küresel deniz taşımacılığının ekonomik, siyasi ve çevresel gündemini değerlendirdi.

Almanya'nın misafir ülke olduğu konferansta jeopolitik gelişmeler, denizcilik finansmanı, risk yönetimi, yeşil dönüşüm ve dijitalleşme ele alındı; uluslararası iş birliği olanakları da gündeme geldi.

Açılışta KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak, Alman Armatörler Birliği (VDR) Başkanı Gaby Bornheim, Almanya'nın İstanbul Başkonsolosu Dr. Regine Grienberger ve Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar katılımcılara hitap etti. Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu (FONASBA) Başkanı Fulvio Carlini de bir konuşma yaptı. Panelde Tamer Kıran "Ticaret gemisi askerî hedef değildir" dedi; konferansa 40 ülkeden temsilci katıldı.

Panellerde jeopolitik risklerden finansman modellerine, çevresel düzenlemelerden dijital teknolojilere uzanan geniş bir gündem değerlendirildi. ■

ENGLISH

SHIPROUTE 2026 Brings the World's Maritime Industry Together in İstanbul

İSTANBUL | SHIPROUTE 2026, organised for the third time by the Coaster Shipowners and Operators Association (KOSDER), took place on 8 October 2026 at Divan Kuruçeşme with some 650 Turkish and international maritime representatives. Industry leaders, shipowners, financiers, academics and maritime professionals assessed the economic, political and environmental agenda of global shipping.

With Germany as guest country, the conference addressed geopolitical developments, maritime finance, risk management, the green transition and digitalisation; opportunities for international cooperation were also on the agenda.

KOSDER Chair Neslihan Torlak, German Shipowners' Association (VDR) President Gaby Bornheim, Germany's Consul General in İstanbul Dr. Regine Grienberger and Deputy Minister of Transport and Infrastructure Durmuş Ünüvar addressed participants at the opening. FONASBA President Fulvio Carlini also spoke.

The panels covered a broad agenda, from geopolitical risks to financing models and from environmental regulation to digital technologies. ■

PANELLER / PANELS

01 **New World: Geopolitical Tensions and Shipping – A Close Dialogue with Politics**
Yeni Dünya: Jeopolitik Gerilimler ve Denizcilik – Siyasetle Yakın Diyalog
Moderatör/Moderator: Neslihan Torlak · Tamer Kıran (İMEAK DTO), Dr. Regine Grienberger, Gaby Bornheim, René Gomez

02 **Global Credit Solutions for Shipping: Managing Risks in Today's Unpredictable World**
Denizcilik İçin Küresel Kredi Çözümleri: Öngörülemeyen Bir Dünyada Riskleri Yönetmek
Moderatör/Moderator: Prof. Dr. Oral Erdoğan · Dr. Jerzy Majewski, Metin Düzgit, Orhan Özalp, JJ (Jianjun) Wang

03 **Green Energy and Digitalisation in Shipping: What Have We Learned So Far? (EU ETS & FuelEU)**
Denizcilikte Yeşil Enerji ve Dijitalleşme: Şimdiye Kadar Neler Öğrendik? (AB ETS ve FuelEU)
Moderatör/Moderator: Nils Aden · Martin Kröger, Cüneyt Kazokoğlu, Mehtap Özdemir, Orestis Nikolopoulos

Monitor

DENİZCİLİK EĞİTİMİ/MARITIME EDUCATION





Hizmet anı madalyası alan mezunlar (solda); Wärtsilä simülatör merkezinin açılışı (sağda). Graduates receiving service medals (left); the opening of the Wärtsilä simulator centre (right). Foto/Photo: Vira Haber

İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ · 10 EKİM / OCTOBER

142.	40•50•60	77 ⇨ 39 bin	71 ⇨ 33 bin
Geleneksel Balık Günü Traditional Fish Day	yıl: anı madalyası years: service medals	Deniz Ulaştırma sırası Maritime Transport rank	Gemi Makineleri sırası Marine Engineering rank

142. Geleneksel Balık Günü Tuzla'da Yapıldı: İTÜ Denizcilik'te Wärtsilä Simülatör Merkezi Açıldı

TÜRKÇE

TUZLA | İTÜ Denizcilik Fakültesi ile İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (İTÜDEFAMED) tarafından düzenlenen 142. Geleneksel Balık Günü, 10 Ekim 2026 Cumartesi günü İTÜ Tuzla Yerleşkesi'nde yapıldı. Törene sektör temsilcileri, akademisyenler, mezunlar ve öğrenciler katıldı; Dekan Prof. Dr. Özcan Arslan, etkinliğin 1909'a uzanan bir geleneğin devamı olduğunu söyledi.

Etkinliğe son Başbakan Binali Yıldırım, eski TBMM Başkanı İsmet Yılmaz, Trabzon Milletvekili Vehbi Koç, Tuzla Kaymakamı Ümit Hüseyin Güney, Tuzla Belediye Başkanı Eren Ali Bingöl, İTÜ Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal ve İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran katıldı.

Törende, Beşiktaş Denizcilik'in yaptırdığı Wärtsilä köprüüstü, römorkör ve tanker simülatörlerinden oluşan yeni simülatör merkezi hizmete açıldı. Mesleğin 40., 50. ve 60. yılını dolduran mezunlara hizmet anı madalyası verildi; Beşiktaş Denizcilik ile Metin Bener'e okula katkıları nedeniyle plaket takdim edildi. Kabotaj Kanunu'yla aynı gün, 1 Temmuz 1926'da doğan ve bu yıl 100 yaşını kutlayan Kaptan Refik Akdoğan da törende selamlandı.

Dekan Arslan, giriş sıralamasının beş yılda Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nde yaklaşık 77 binden 39 bine, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği'nde 71 binden 33 bine yükseldiğini belirtti.

İTÜDEFAMED Başkanı Kapt. Çağlar Coşkunsu, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC) Türkiye'de onaylanıp etkin uygulanmasını, yabancı bayraklı gemilerdeki denizcilerin sosyal güvenlik haklarının korunmasını ve terk edilen gemilerdeki denizciler için yasal düzenleme yapılmasını istedi. Coşkunsu, Kabotaj Kanunu'nun 100. yılını da hatırlattı. Yıldırım ve Kıran ise Balık Günü gibi buluşmaların önemini vurguladı. ■

ENGLISH

142nd Traditional Fish Day Held at Tuzla: Wärtsilä Simulator Centre Opens at İTÜ Maritime

TUZLA | The 142nd Traditional Fish Day, organised by the İTÜ Faculty of Maritime and its alumni association (İTÜDEFAMED), was held on Saturday 10 October 2026 at the İTÜ Tuzla Campus. Sector representatives, academics, alumni and students attended; Dean Prof. Dr. Özcan Arslan said the event continues a tradition dating back to 1909.

Guests included former Prime Minister Binali Yıldırım, former Parliament Speaker İsmet Yılmaz, Trabzon MP Vehbi Koç, Tuzla District Governor Ümit Hüseyin Güney, Tuzla Mayor Eren Ali Bingöl, İTÜ Rector Prof. Dr. Hasan Mandal and İMEAK Chamber of Shipping Chairman Tamer Kıran.

A new simulator centre funded by Beşiktaş Denizcilik, with Wärtsilä bridge, tug and tanker simulators, was opened at the ceremony. Graduates marking 40, 50 and 60 years in the profession received service medals; Beşiktaş Denizcilik and Metin Bener were given plaques for their contributions to the school.

Dean Arslan said entry rankings had improved in five years from about 77,000 to 39,000 for Maritime Transportation Engineering and from 71,000 to 33,000 for Marine Engineering.

İTÜDEFAMED Chairman Capt. Çağlar Coşkunsu called for the 2006 Maritime Labour Convention (MLC) to be ratified and effectively applied in Türkiye, for the social-security rights of seafarers on foreign-flagged ships to be protected, and for legislation covering seafarers on abandoned ships. Yıldırım and Kıran stressed the value of gatherings such as Fish Day for the maritime community. ■

FREEFALL LIFEBOATS

BV 0062

GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standarts, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"















RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

BV 0062

Slow speed with outboard petrol engine







GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO.INC.

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com



Cahit İstikbal

Er Dollar'ı Kurtarmak

Hürmüz sekiz aydır kapalı, Babülmendep Husilerin elinde, Karadeniz'de gemiler karşılıklı vuruluyor. Üç denizi aynı anda tutuşturan tek bir strateji var: ömrünü tamamlamakta olan doları kurtarmak.



Er Ryan için bir manga feda edildi; Er Dollar için üç deniz. Sedyedeki yaralı "Federal Rescue Note"u Wall Street, City, Beşinci Filo ve Lloyd's taşıyor; serumda 827 milyar dolarlık faiz, ufukta üç yanan boğaz, kumsalda kimsenin almadığı altın can simidi ve ateşin dışında kalan dördüncü kapı: Montrö.

Spielberg'in filmini hatırlayın. Bir manga asker, Normandiya çıkarmasının ertesinde tek bir eri bulup eve götürmek için ölüme yürür. Er Ryan'ın hayatı, uğruna feda edilen hayatlardan daha mı değerliydi? Film bu soruyu seyirciye bırakır. Bugün dünya denizlerinde çevrilen filmde ise cevap baştan bellidir. Kurtarılmak istenen er bir asker değil, bir paradır. Adı dolardır. Onu kurtarmak için feda edilen de bir manga değil. Üç deniz, üç boğaz ve on binlerce gemi adamının emniyetidir.

Hürmüz sekiz aydır fiilen kapalı. Babülmendep, eylül ayında Husilerin eline geçti. Karadeniz'de tankerler ve kuru yük gemileri karşılıklı vuruluyor. Dünya deniz ticaretinin üç ana damarı aynı anda tıkanmış durumda. Bunu tesadüf sayan var mı? Ben saymıyorum. Bu yazıda savunacağım tez şudur: Hürmüz'deki savaş, Ukrayna'daki yıpratma harbi ve Kızıldeniz'deki Husi ablukası birbirinden bağımsız üç kriz değildir. Üçü de ABD ve İngiltere önderliğindeki küresel finans kapitalin, sömürü düzenini sürdürmek ve çöküş sinyalleri veren doları kurtarmak için yürüttüğü tek bir harekâtın cepheleridir. Karadeniz'deki karşılıklı gemi saldırıları da aynı harekâtın Rusya'yı enterne etmeye ayrılmış cephesidir.

Paradigma değişiyor, hegemonya direniyor

Büyük savaşların arkasında büyük enerji geçişleri vardır. 1912'de Churchill, Amirallik Birinci Lordu sıfatıyla Kraliyet Donanması'nı kömürden petrole geçirdi. İki yıl sonra dünya savaştaydı. Kömür çağı kapanırken petrol havzalarının paylaşımı için dövüşüldü. Paylaşımdan hoşnut kalmayanlar ikinci savaşı çıkardı. Her iki savaştan da galip çıkan taraf, yeni enerjinin olduğu kadar yeni paranın da sahibi oldu. Sterlin tahtını dolara bıraktı. 1944'te Bretton Woods'ta dolar altına bağlandı. Nixon 1971'de altın penceresini kapattığında doları ayakta tutacak yeni bir çıpa gerekti. O çıpa 1974'te Riyad'da

Saving Private Dollar

Hormuz has been shut for eight months, Bab el-Mandeb is in Houthi hands and ships are being struck from both sides in the Black Sea. One strategy sets three seas alight at once: saving a dollar that is reaching the end of its life.

THREE FRONTS AT A GLANCE Üç cepheye bir bakış · figures as reported in the article

HORMUZ · HÜRMÜZ
100 → 5
ships a day, before and after the closure
shut for eight months · Brent above $100

BAB EL-MANDEB · BABÜLMENDEP
12%
of world trade passes the strait
held by the Houthis since 10–11 September

BLACK SEA · KARADENİZ
196
ships hit or damaged, 6–22 July 2026
Azov 126 · Black Sea 70 · Kairos and Virat in Türkiye's EEZ



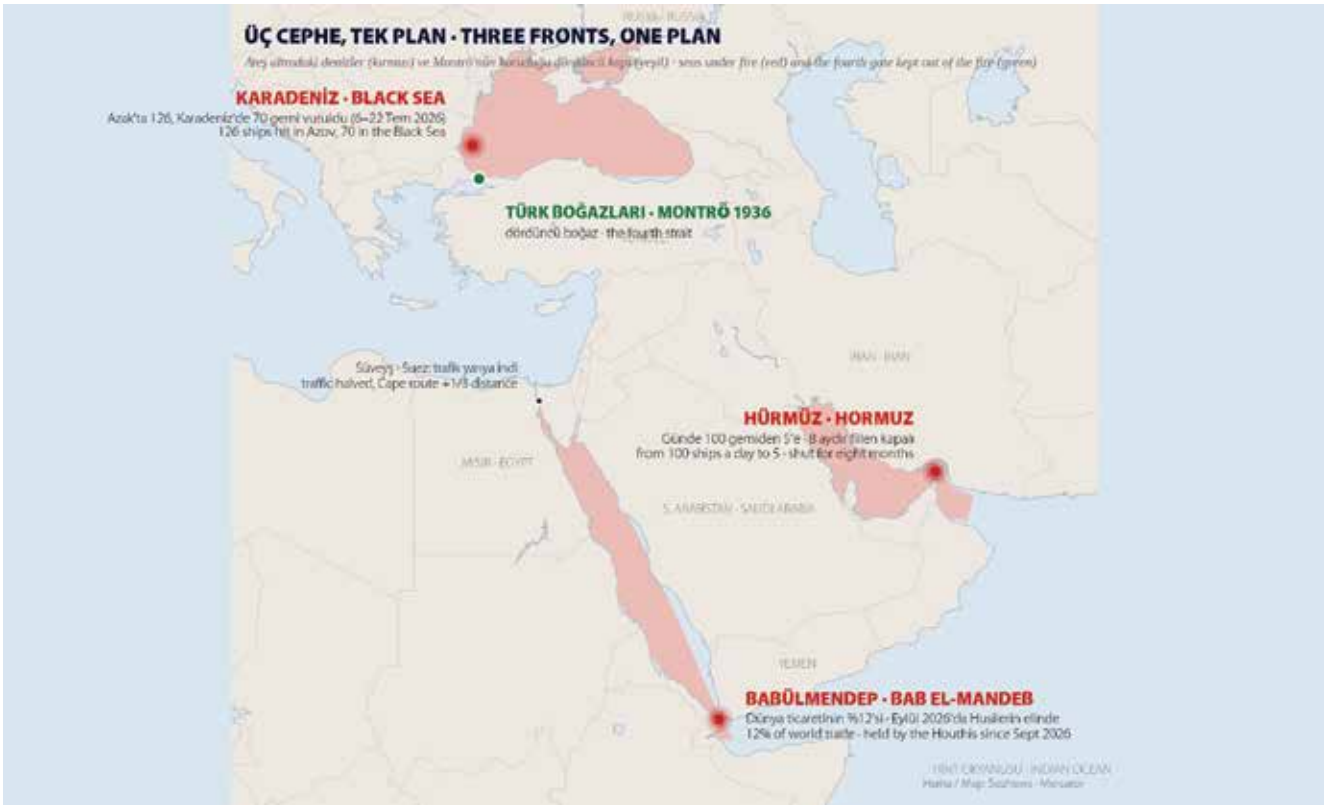
A squad was spent for Private Ryan; three seas for Private Dollar. Wall Street, the City, the Fifth Fleet and Lloyd's carry the wounded "Federal Rescue Note"; the drip holds an 827-billion-dollar interest bill, three straits burn on the horizon, a gold lifebuoy lies unclaimed on the sand and the fourth gate, Montreux, stays out of the fire. Çizim / Illustration: SeaNews

Recall Spielberg's film. A squad of soldiers marches to its death in the days after the Normandy landings to find a single private and take him home. Was Private Ryan's life worth more than the lives spent to save it? The film leaves the question to the audience. In the film now being shot on the world's seas, the answer is known from the start. The private to be rescued is not a soldier but a currency. Its name is the dollar. And what is being sacrificed to save it is not a squad. It is three seas, three straits and the safety of tens of thousands of seafarers.

Hormuz has effectively been closed for eight months. Bab el-Mandeb fell to the Houthis in September. In the Black Sea, tankers and bulk carriers are being hit from both sides. The three main arteries of world seaborne trade are blocked at the same time. Does anyone call that a coincidence? I do not. My thesis is this: the war in Hormuz, the war of attrition in Ukraine and the Houthi blockade in the Red Sea are not three independent crises. All three are fronts of a single operation, run by global finance capital under American and British leadership, to keep the order of exploitation going and to rescue a dollar that is showing signs of collapse. The tit-for-tat attacks on shipping in the Black Sea are the front of that same operation assigned to interning Russia.

The paradigm shifts, the hegemony resists

Behind great wars lie great energy transitions. In 1912 Churchill, as First Lord of the Admiralty, moved the Royal Navy from coal to oil. Two years later the world was at war. As the age of coal closed, the fight was over the division of the oil basins. Those unhappy with the division started the second war. The side that won both wars became the owner of the new money as well as the new energy. Sterling yielded its throne to the dollar. At Bretton Woods in 1944 the dollar was tied to gold. When Nixon closed the gold window in 1971, a new anchor was



HÜRMÜZ · HORMUZ		BABÜLMENDEP · BAB EL-MANDEB		KARADENİZ · BLACK SEA	
Birinci cephe · First front		İkinci cephe · Second front		Üçüncü cephe · Third front	
100 → 5	gemi/gün, kapanıştan önce ve sonra ships a day, before and after the closure	**%12**	dünya ticareti; deniz yoluyla taşınan petrolün %11'i of world trade; 11% of seaborne oil	**126 + 70**	Azak'ta ve Karadeniz'de vurulan gemi (6–22 Temmuz) ships hit or damaged, Azov and Black Sea (6–22 July)
$130+	petrol zirvesi, Nisan 2026 oil peak, April 2026	**100+**	gemiye Husi saldırısı, 2023 sonundan beri ships attacked by the Houthis since late 2023	**12**	bir gecede hedef alınan gemi, 17 Temmuz ships targeted in a single night, 17 July
17 → 9	milyon varil/gün Körfez ham petrol ihracatı million b/d Gulf crude exports	**½**	Süveyş trafiği; Mısır'ın kaybı 7 milyar $ (2023–24) Suez traffic; Egypt lost $7bn (2023–24)	**20+**	Odesa açıklarında Rusya'nın saldırdığı ticaret gemisi merchant ships attacked by Russia off Odesa
46 / 14	saldırıya uğrayan gemi / ölen gemi adamı (IMO) ships attacked / seafarers killed (IMO, mid-June)	**10–11 Eyl**	Moha, Hanish ve Perim Husilerin eline geçti Mocha, Hanish and Perim seized by the Houthis	**9 + 1**	Golden Leo'da ölen gemi adamı ve kılavuz kaptan seafarers and a pilot killed on the Golden Leo
1.000	gemi ve 20.000 denizci Körfez'de mahsur ships and 20,000 seafarers trapped in the Gulf	**+→**	Ümit Burnu rotasıyla uzayan yol; navlun ve prim şişiyor longer voyage via the Cape; freight and premiums rise	**MEB**	Kairos ve Virat Türk MEB'inde vuruldu (Kasım 2025) Kairos and Virat struck in Türkiye's EEZ (Nov 2025)

Washington silahı tutar, Londra kasayı. Washington holds the weapon, London the vault.

HASTANIN ADI: DOLAR · THE PATIENT'S NAME: THE DOLLAR

rakamlar makaledeki kaynaklara göre · figures as sourced in the article

KAMU BORCU · PUBLIC DEBT	NET FAİZ · NET INTEREST	REZERV PAYI · RESERVES	ALTIN ALIMI · GOLD BUYING	DONDURULAN · FROZEN
$40 trilyon	**$827 milyar**	**%71 → %56,7**	**289 ton**	**$300 milyar**
20 Ağustos 2026 US public debt, 20 Aug 2026	9 ay; savunma 713 milyar $ 9 months; defence $713bn	yüzyıl başı → 2026 Ç2 (IMF) 2000 → Q2 2026 (IMF, 30 Sept)	merkez bankaları, 2026 Ç2 central banks, Q2 2026 record	Rus rezervi, 2022 Russian reserves · €210bn indefinitely

KAYNAKLAR · SOURCES

yazıdaki olguların dayandığı kaynaklar · sources behind the facts in the article

Hürmüz kronolojisi, IMO rakamları: 2026 Strait of Hormuz campaign (Wikipedia); Al Jazeera, "How a 95 percent drop in Hormuz traffic changed global shipping", 27.08.2026; ITV News, "Donald Trump rejects Iran's latest proposal to reopen Strait of Hormuz", 26.09.2026; Hormuz Strait Monitor, Crisis Timeline. Babülmendep: Al Jazeera, "Red Sea nations watch as Houthis seize Bab al-Mandeb strait", 13.09.2026; Red Team Analysis Society, "The Houthis, Bab el-Mandeb, and Maritime Transport", 08.10.2026. Karadeniz: Kyiv Post, "White House Warns Ukraine on Cargo Ship Strikes as Russia-Attacked Vessel Sinks", 27.07.2026; Kyiv Independent, "Ukrainian drones strike 12 Russian 'shadow fleet' vessels in Black Sea", 17.07.2026; Baird Maritime, "US request prompts Ukraine to hold off on Novorossiysk tanker strikes", 12.08.2026; Al Jazeera, "Russian tanker struck off Türkiye as Ukraine targets 'shadow fleet'", 02.12.2025. Dolar: Central Banking, "Dollar's share of foreign reserves fell slightly in Q2 – IMF", 01.10.2026; Econbrowser, "US Dollar Reserves, US-Iran War +1 Month"; Yeni Şafak (EN), "US national debt tops $40 trillion as interest costs soar", 20.08.2026; TFTC, "Central bank gold purchases record 289 tonnes Q2 2026", 31.07.2026; Euromaidan Press, "EU freezes Russian assets indefinitely", 12.12.2025.



TRANSBOS

www.transbosphor.com.tr

bulundu. Petrol dolarla satılacak, kazanılan dolar Amerikan tahviline dönecekti. Petrodolar, Amerika'nın en büyük alacaklısı olan dünyayı aynı zamanda en büyük müşterisi yapan formüldür.

Bugün o formülün zemini kayıyor. Dünya petrolden elektriğe, nükleere, yenilenebilire ve veriye geçiyor. Çin her yıl biraz daha az petrole muhtaç bir sanayi kuruyor. Avrupa, rüzgâra ve güneşe aynı sebeple sarılıyor. Petrol üzerine kurulu bir para düzeni, petrolün tahtını kaybettiği bir dünyada eski gücünü koruyamaz. Hegemonyalar, dayandıkları enerji tabanı kayınca çöker. Finans kapital bunu bilir. Geçişi durduramayacağını anladığı anda zaman satın almaya, yani geçişi geciktirmeye çalışır. Zaman nasıl satın alınır? Petrolün fiyatını yüksek, rakiplerin enerjisini pahalı, doları vazgeçilmez tutarak. Bunun en kestirme yolu, deniz yollarını tutuşturmaktır.

Trump'ın bir konuşmasında ağzından kaçan "Great Reset" sözünü hatırlayalım. "Reset" yalnız sıfırlamak değildir. Yeniden yerleştirmek, yeniden konumlandırmak demektir. Dünya düzeninin yeniden konumlandırılması masa başında değil, boğazlarda yapılmaktadır.

Hastanın adı: dolar

Rakamlar, kurtarılmak istenen erin hâlini anlatıyor. ABD'nin kamu borcu 20 Ağustos 2026'da 40 trilyon doları aştı. 2026 mali yılının ilk dokuz ayında ödenen net faiz 827 milyar dolar. Aynı dönemin savunma harcaması 713 milyar dolar. Dünyanın en büyük ordusu, bütçede faizin gerisine düşmüştür. Doların küresel rezervlerdeki payı yüzyılın başında yüzde 71 idi. IMF'nin 30 Eylül 2026'da açıkladığı verilere göre bu pay yüzde 56,7'ye inmiştir. Merkez bankaları 2026'nın ikinci çeyreğinde 289 ton altın alarak çeyrek rekoru kırdı. Rezerv yöneticilerinin yarıdan fazlası, rezervlerini dolar dışında çeşitlendirmeyi planladığını açıkça söylüyor.

Kırılma noktası 2022'dir. Rusya'nın yaklaşık 300 milyar dolarlık merkez bankası rezervi bir gecede dondurulduu. Avrupa'da tutulan 210 milyar avroluk bölümün dondurulması Aralık 2025'te süresiz hâle getirildi. O gün dünya şunu öğrendi: dolar yalnızca bir para değil, bir silahtır. Silah olan paraya kimse rezervini gönül rahatlığıyla emanet etmez.

> "Dolar yalnızca bir para değil, bir silahtır. Silah olan paraya kimse rezervini gönül rahatlığıyla emanet etmez."

Dolarsızlaşma o günden sonra bir tercih olmaktan çıkıp bir güvenlik ihtiyacına dönüştü. Finans kapital, kendi eliyle açtığı bu yaranın kanamasını durdurmak zorundaydı. Bunun yolu, dünyayı yeniden ve zorla dolara muhtaç kılmaktı.

Birinci cephe: Hürmüz'de kontrollü kapatma

28 Şubat 2026'da ABD ve İsrail İran'ı vurdu. Dinî lider Hamaney ilk saldırıda öldürüldü. 2 Mart'ta Devrim Muhafızları boğazı kapattı. Savaştan önce Hürmüz'den günde yüz gemi geçiyordu; kapanıştan sonra beş. Petrol nisanda 130 doları aştı. Brent eylülde hâlâ 100 doların üstündeydi. Körfez'in ham petrol ihracatı günde 17 milyon varilden 9 milyona geriledi. IMO'ya göre haziran ortasına kadar 46 gemi saldırıya uğradı, 14 gemi adamı öldü. Bin gemi ve yirmi bin denizci Körfez'de mahsur kaldı.

Washington'un resmî söylemi seyir serbestisidir. Fiilî tutumu başkadır. 8 Nisan'da ateşkes ilan edildi. Dört gün sonra İslamabad görüşmeleri çöktü ve ABD, İran limanlarını ablukaya aldı. 17 Haziran'da Versailles'da bir mutabakat imzalandı, trafik günde yirmi gemiye çıktı. 14 Temmuz'da abluka yeniden kondu, trafik beşe düştü. 25 Eylül'de İran Dışişleri Bakanı New York'ta "abluka kalksın, yedi gün içinde geçiş normale döner" dedi. Trump ertesi gün tek cümleyle cevap verdi: "Teklifi reddediyorum." 5 Ekim'de "savaş esasen bitti" diyordu; ertesi gün Hürmüz'de bir tanker daha vuruldu.

Buradan çıkan sonuç açıktır. Boğazı açmak isteyen için yol basitti: ablukayı kaldırmak. Kaldırılmadı. Çünkü Hürmüz'ün kapalı kalması Washington'un üç hedefine birden hizmet ediyor. Birincisi yüksek petrol fiyatıdır. Çin, ham petrol ithalatının yarıya yakınını Hürmüz üzerinden alır. Avrupa'nın kendi hidrokarbonu yoktur. Pahalı enerji iki rakibi aynı anda yavaşlatır. İkincisi kalıcı askerî varlıktır. Kapalı bir boğaz, Beşinci Filo'nun Körfez'de ilelebet kalmasının gerekçesidir ve Çin'in batıya açılan deniz yolunun kilidini Amerikan donanmasının eline verir. Üçüncüsü petrodolardır. Petrol ne kadar pahalıysa dünyanın dolara ihtiyacı o kadar büyüktür. Ben buna "kontrollü kapatma" diyorum: piyasayı çökertmeyecek kadar az, rakipleri kanatacak kadar çok gerilim.

Körfez ülkeleri bu düzenin ortağı değil, rehinesidir. Tesisleri vuruluyor, limanları boş. Petrollerini yüksek fiyattan satamıyorlar, çünkü satacak yol yok. Yüksek fiyattan yararlanan, Körfez'in sahipleri değil, Körfez'in dışındaki üreticiler ile o petrolü dolarla fiyatlayan finans merkezleridir. Amerika bugün dünyanın en büyük petrol üreticisi ve en büyük LNG ihracatçısıdır. Hürmüz'ün her kapalı günü Teksas'ın ve Wall Street'in kasasına yazılır.

İkinci cephe: Babülmendep'te satın alınan sükûnet

Kızıldeniz'in güney kapısından dünya ticaretinin yüzde 12'si, deniz yoluyla taşınan petrolün yüzde 11'i geçer. Husiler 2023 sonundan itibaren yüzden fazla gemiye saldırdı. Süveyş trafiği yarı yarıya düştü. Mısır yalnız 2023–24'te 7 milyar dolar kanal geliri kaybetti. 2026'nın başında armatörler Süveyş'e dönmeye hazırlanıyordu. Dönemediler. 20 Temmuz'da Husiler Suudi Arabistan'a deniz ambargosu ilan etti. İki gün sonra Suudi bayraklı Encelia ve Layla vuruldu. Ağustosta Mısır gemisi Tihamah'ta altı denizci öldü. 10–11 Eylül'de Husiler Moha'yı, Hanish adalarını ve Perim'i ele geçirdi. Babülmendep artık fiilen onların elindedir.

Asıl dikkat çekici olan bundan sonrasıdır. 12–13 Eylül'de Amerikan yetkilileri Umman'da Husi liderleriyle buluştu. Basına yansıyan mutabakat şudur: Husiler Mayıs 2025'teki ABD-Husi anlaşmasına dönecek, buna karşılık ABD Suudi Arabistan'a destek vermeyecek. Washington kendi gemileri için sükûneti satın aldı; müttefikini boğazın yeni sahiplerine bıraktı. Bu bir süper gücün çaresizliği değil, bir tercihtir. Kızıldeniz'in "tam açılmayan" hâli Asya-Avrupa yükünü Ümit Burnu'ndan dolaştırır, yolu üçte bir uzatır, navlunu ve sigorta primini şişirir. Navlun dolarla ödenir. Savaş riski primleri Londra'da,

needed to keep the dollar standing. That anchor was found in Riyadh in 1974. Oil would be sold in dollars, and the dollars earned would flow back into American Treasuries. The petrodollar is the formula that turned the world, America's largest creditor, into its largest customer at the same time.

Today the ground beneath that formula is shifting. The world is moving from oil to electricity, to nuclear, to renewables and to data. China is building an industry that needs a little less oil every year. Europe is clinging to wind and sun for the same reason. A monetary order built on oil cannot keep its old power in a world where oil has lost its throne. Hegemonies collapse when the energy base they rest on slips away. Finance capital knows this. The moment it realises it cannot stop the transition, it tries to buy time: to delay it. How is time bought? By keeping the price of oil high, rivals' energy expensive and the dollar indispensable. The shortest route to that is to set the sea lanes on fire.

Recall the phrase "Great Reset" that slipped out in one of Trump's speeches. "Reset" does not only mean to zero. It means to re-place, to re-position. The re-positioning of the world order is being done not at the table but in the straits.

The patient's name: the dollar

The numbers describe the private's condition. On 20 August 2026 the US public debt passed 40 trillion dollars. Net interest paid in the first nine months of fiscal year 2026 came to 827 billion dollars. Defence spending in the same period was 713 billion. The world's largest army has fallen behind the interest bill in the budget. The dollar's share of global reserves was 71 per cent at the turn of the century. According to data released by the IMF on 30 September 2026, that share has fallen to 56.7 per cent. Central banks bought 289 tonnes of gold in the second quarter of 2026, a quarterly record. More than half of reserve managers openly say they plan to diversify their reserves away from the dollar.

The breaking point is 2022. Roughly 300 billion dollars of Russia's central bank reserves were frozen overnight. In December 2025 the freeze on the 210 billion euros held in Europe was made indefinite. That day the world learned something: the dollar is not just a currency, it is a weapon. Nobody entrusts their reserves with peace of mind to a currency that is a weapon. From that day on, de-dollarisation stopped being a preference and became a security need. Finance capital had to stop the bleeding from a wound it had opened with its own hands. The way to do that was to make the world dependent on the dollar again, by force.

> "The dollar is not just a currency, it is a weapon. Nobody entrusts their reserves with peace of mind to a currency that is a weapon."

First front: controlled closure at Hormuz

On 28 February 2026 the United States and Israel struck Iran. The Supreme Leader, Khamenei, was killed in the first strike. On 2 March the Revolutionary Guards closed the strait. Before the war a hundred ships a day passed through Hormuz; after the closure, five. Oil passed 130 dollars in April. Brent was still above 100 dollars in September. Gulf crude exports fell from 17 million barrels a day to 9 million. According to the IMO, 46 ships had been attacked and 14 seafarers killed by mid-June. A thousand ships and twenty thousand seafarers were trapped in the Gulf.

Washington's official line is freedom of navigation. Its actual conduct is something else. A ceasefire was declared on 8 April. Four days later the Islamabad talks collapsed and the United States blockaded Iran's ports. On 17 June an understanding was signed at Versailles and traffic rose to twenty ships a day. On 14 July the blockade was reimposed and traffic fell back to five. On 25 September Iran's foreign minister said in New York: "Lift the blockade and transits return to normal within seven days." Trump answered the next day in a single sentence: "I reject the offer." On 5 October he was saying "the war is essentially over"; the next day another tanker was hit in Hormuz.

The conclusion is plain. For anyone who wanted the strait open, the route was simple: lift the blockade. It was not lifted. Because a closed Hormuz serves three of Washington's aims at once. The first is a high oil price. China buys close to half of its crude imports through Hormuz. Europe has no hydrocarbons of its own. Expensive energy slows two rivals at the same time. The second is a permanent military presence. A closed strait is the justification for the Fifth Fleet staying in the Gulf for ever, and it puts the key to China's westward sea route in the hands of the American navy. The third is the petrodollar. The dearer the oil, the greater the world's need for dollars. I call this "controlled closure": too little tension to crash the market, enough to make rivals bleed.

The Gulf states are not partners in this order but its hostages. Their facilities are being hit, their ports are empty. They cannot sell their oil at the high price, because there is no route to sell it by. Those who benefit from the high price are not the owners of the Gulf but producers outside it and the financial centres that price that oil in dollars. America is today the world's largest oil producer and largest LNG exporter. Every day Hormuz stays closed is credited to the accounts of Texas and Wall Street.

Second front: calm bought at Bab el-Mandeb

Twelve per cent of world trade and eleven per cent of seaborne oil pass through the southern gate of the Red Sea. The Houthis have attacked more than a hundred ships since late 2023. Suez traffic halved. Egypt lost 7 billion dollars of canal revenue in 2023–24 alone. At the start of 2026 shipowners were preparing to return to Suez. They could not. On 20 July the Houthis declared a naval embargo on Saudi Arabia. Two days later the Saudi-flagged Encelia and Layla were hit. In August six seafarers died on the Egyptian ship Tihamah. On 10–11 September the Houthis seized Mocha, the Hanish islands and Perim. Bab el-Mandeb is now effectively in their hands.

The striking part is what came next. On 12–13 September American officials met Houthi leaders in Oman.

dolar üzerinden yazılır. Hürmüz pahalı petrolü, Babülmendep pahalı navlunu üretir. İkisinin parası da aynı kasaya akar.

Üçüncü cephe: Karadeniz'de Rusya'nın enterne edilmesi

Petrol 100 doların üstündeyken dünyanın en kazançlı ülkesi Rusya olmalıydı. Olmadı. Çünkü Rusya Ukrayna'ya kilitlenmiştir. Rezervleri dondurulmuş, bankaları SWIFT'ten çıkarılmış, petrolü tavan fiyata bağlanmıştır. Tavan fiyatın kilidi Londra'daki sigorta piyasasıdır. Batı sigortası olmadan yüklenen her varil "gölge filo" damgasını yer. Dünya Altın Konseyi'nin verisi çarpıcıdır: 2026'nın ikinci çeyreğinde merkez bankaları rekor altın alırken en büyük satıcı, 22 tonla Rusya'ydı. Kuşatılmış bir hazinenin resmi budur.

Karadeniz'deki karşılıklı gemi saldırıları bu kuşatmanın deniz cephesidir. Ukrayna 6 Temmuz 2026'da "Molochka" harekâtını başlattı. İnsansız Sistemler Kuvvetleri'nin açıklamasına göre 22 Temmuz'a kadar Azak Denizi'nde 126, Karadeniz'de 70 gemi vuruldu ya da hasar gördü. 17 Temmuz'da bir gecede on iki gemi hedef alındı. Rusya aynı ay Odesa açıklarında yirmiden fazla ticaret gemisine saldırdı. Mısır yüklü Golden Leo, İstanbul'a seyrederken 19 Temmuz'da gemisavar füzeyle vuruldu ve bir hafta sonra battı. Dördü Hintli dokuz gemi adamı ile bir Ukraynalı kılavuz kaptan hayatını kaybetti. Kasım 2025'in sonunda Kairos ve Virat tankerleri Türk kıyılarının hemen açığında, bizim münhasır ekonomik bölgemizde vurulmuştu.

Bu tabloda tasarımı ele veren bir ayrıntı var. Temmuzda ABD Başkan Yardımcısı Vance, Kiev'den Novorossiysk'teki CPC terminalini kullanan tankerlere saldırmayı durdurmasını istedi. Gerekçe Ukrayna'nın güvenliği değildi. Saldırıların Amerikan şirketlerine zarar vermesi ve petrol piyasasını istikrarsızlaştırmasıydı. O terminalden Chevron ve ExxonMobil'in ortağı olduğu Kazak petrolü yükleniyordu. Ukrayna kabul etti: CPC altyapısı ve Rus olmayan gemiler hedef alınmayacak, Rus petrolü taşıyanlar vurulmaya devam edecek. Rusya'nın Odesa'da sivil gemileri batırmasına dair benzer bir uyarı ise duyulmadı. Kural böylece netleşiyor. Rus petrolü akmayacak; Amerikan sermayesinin hissesi olan petrol akacak. Rusya çökmeyecek, ama kazanmayacak. Yüksek petrol fiyatından yararlanmayacak. Yükseltilen doların faizinden ve dolar varlıklarının getirisinden de pay alamayacak. Rusya'nın enterne edilmesi, Karadeniz'in ateş altında tutulmasıyla sağlanmaktadır. Hürmüz'de ve Babülmendep'te uygulanan stratejinin aynısıdır bu: deniz yolu, hasmı sistemin dışına atan bir kapana çevrilir.

Üç cephe, tek plan

Üç cepheyi yan yana koyunca tasarım görünür. Hürmüz fiyatı belirler. Babülmendep rotayı uzatır. Karadeniz rakibi etkisiz kılar. Üçünün ortak ürünü aynıdır: korku. Korku, dünyayı dolara koşturur. IMF verileri bunu teyit ediyor. Savaşın ilk çeyreğinde doların rezervlerdeki payı on yıllık düşüşüne ara verip yükseldi. Kırk trilyon dolarlık borcun faizini kim ödeyecek? Hazine tahviline sığınan ürkmüş sermaye. Korku, Amerikan tahvilinin en iyi satıcısıdır.

Doların ikinci evi Londra'dır. Eurodolar piyasası City'de doğdu. Deniz sigortası Lloyd's'ta yazılır, navlun endeksi Baltık Borsası'nda hesaplanır, uyuşmazlıklar Londra tahkiminde çözülür. Washington silahı tutar, Londra kasayı. Petrolü dolarla fiyatlayan, sigortayı Londra'da yazan, navlunu dolarla tahsil eden, borcu dolarla çeviren düzen, her kriz gününü kendi lehine işleyen bir sayaca bağlamıştır.

Buna komplo teorisi diyenler çıkacaktır. Gizli bir oda aramıyorum; çıkarların tutarlılığına bakıyorum. Kim kazanıyor, kim ödüyor? Ödeyen: Körfez'in rehin ülkeleri, Mısır'ın kanalı, Çin'in rafinerileri, Avrupa'nın sanayisi, Türkiye'nin kıyıları ve her bayraktan gemi adamı. Kazanan: petrolü, sigortayı, navlunu ve borcu dolarla fiyatlayan sistem. Bir strateji bütün cephelerinde aynı sonucu üretiyorsa ona tesadüf denmez, strateji denir.

Dördüncü boğaz bizim

Üç kapı yanıyor. Dördüncü kapı Türk Boğazları'dır ve Montrö, doksan yıldır bu suları ateşin dışında tutan tek belgedir. Karadeniz'de kendi münhasır ekonomik bölgemizde tankerlerin vurulması, ateşin bize ne kadar yaklaştığını gösteriyor. Türkiye'nin yapması gereken üç şey var. Montrö'yü tartışmaya açtırmamak. Karadeniz'de seyir emniyetini, tahıl koridorunda yaptığımız gibi kendi inisiyatifimizle kurmak ve kıyılarımıza yaklaşan her saldırıyı uluslararası hukukun diliyle sorumlusuna yazmak. Üçüncüsü en zoru: sigortası Londra'da, navlunu dolarla, finansmanı Wall Street'te olan bir deniz ticaretinin ebedî müşterisi kalmamak. Kendi P&I kapasitemiz, kendi gemi finansmanımız ve ulusal paralarla ticaret bir tercih değil, bir savunma meselesidir.

Spielberg'in filminde mangayı feda edip eri kurtarırlar. Bugünkü filmde kurtarılacak er parayı basanlara aittir. Feda edilen manga ise denizlerdir. Er Ryan'ı kurtarmak için bir manga feda edildi. Er Dollar'ı kurtarmak için üç deniz ateşe verildi. Dördüncüsünü ateşten uzak tutmak bizim elimizdedir. ■

Av. Dr. Kapt. Cahit İstikbal
9 Ekim 2026



Kasım 2025'in sonunda Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesinde vurulan KAIROS tankerine Kıyı Emniyeti römorkörü müdahale ediyor: ateş dördüncü boğaza bu kadar yaklaştı. Fotoğraf / Photo: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü · AA

The understanding reported in the press is this: the Houthis would return to the US-Houthi agreement of May 2025, and in return the United States would not support Saudi Arabia. Washington bought calm for its own ships and left its ally to the strait's new owners. This is not the helplessness of a superpower; it is a choice. A Red Sea that "never fully opens" sends Asia-Europe cargo round the Cape of Good Hope, lengthens the voyage by a third and inflates freight and insurance premiums. Freight is paid in dollars. War-risk premiums are written in London, in dollars. Hormuz produces expensive oil; Bab el-Mandeb produces expensive freight. The money from both flows into the same till.

Third front: interning Russia in the Black Sea

With oil above 100 dollars, the world's most profitable country should have been Russia. It was not. Because Russia is locked into Ukraine. Its reserves are frozen, its banks cut off from SWIFT, its oil tied to a price cap. The lock on the price cap is the insurance market in London. Every barrel loaded without Western insurance is stamped "shadow fleet". The World Gold Council's figure is striking: while central banks bought record amounts of gold in the second quarter of 2026, the largest seller, at 22 tonnes, was Russia. That is the picture of a treasury under siege.

The tit-for-tat attacks on ships in the Black Sea are the maritime front of that siege. On 6 July 2026 Ukraine launched Operation "Molochka". According to the Unmanned Systems Forces, 126 ships in the Sea of Azov and 70 in the Black Sea had been hit or damaged by 22 July. On 17 July twelve ships were targeted in a single night. Russia in the same month attacked more than twenty merchant ships off Odesa. The Golden Leo, loaded with grain and bound for İstanbul, was hit by an anti-ship missile on 19 July and sank a week later. Nine seafarers, four of them Indian, and a Ukrainian pilot lost their lives. At the end of November 2025 the tankers Kairos and Virat had been struck just off the Turkish coast, in our exclusive economic zone.

One detail in this picture gives the design away. In July US Vice President Vance asked Kyiv to stop attacking tankers that use the CPC terminal at Novorossiysk. The reason given was not Ukraine's security. It was that the attacks were harming American companies and destabilising the oil market. Kazakh oil in which Chevron and ExxonMobil are partners was being loaded at that terminal. Ukraine agreed: CPC infrastructure and non-Russian ships would not be targeted; ships carrying Russian oil would continue to be hit. No comparable warning was heard about Russia sinking civilian ships at Odesa. So the rule becomes clear. Russian oil will not flow; oil in which American capital holds a share will. Russia will not collapse, but it will not win. It will not benefit from the high oil price. Nor will it take a share of the interest on a strengthened dollar or of the return on dollar assets. Russia is being interned by keeping the Black Sea under fire. It is the same strategy applied at Hormuz and at Bab el-Mandeb: the sea lane is turned into a trap that throws the adversary out of the system.

Three fronts, one plan

Set the three fronts side by side and the design becomes visible. Hormuz sets the price. Bab el-Mandeb lengthens the route. The Black Sea neutralises the rival. The common product of all three is the same: fear. Fear sends the world running to the dollar. The IMF data confirm it. In the first quarter of the war the dollar's share of reserves paused its ten-year decline and rose. Who will pay the interest on a debt of forty trillion dollars? Frightened capital taking refuge in Treasuries. Fear is the best salesman of the American bond.

The dollar's second home is London. The eurodollar market was born in the City. Marine insurance is written at Lloyd's, the freight index is calculated at the Baltic Exchange, disputes are settled in London arbitration. Washington holds the weapon, London the vault. An order that prices oil in dollars, writes the insurance in London, collects the freight in dollars and rolls over the debt in dollars has wired every day of crisis to a meter that runs in its own favour.

Some will call this a conspiracy theory. I am not looking for a secret room; I am looking at the consistency of interests. Who gains, who pays? Paying: the hostage states of the Gulf, Egypt's canal, China's refineries, Europe's industry, Türkiye's coasts and seafarers of every flag. Gaining: the system that prices oil, insurance, freight and debt in dollars. When a strategy produces the same result on every one of its fronts, it is not called a coincidence. It is called a strategy.

The fourth strait is ours

Three gates are burning. The fourth gate is the Turkish Straits, and Montreux is the only document that has kept these waters out of the fire for ninety years. The tankers struck in our own exclusive economic zone in the Black Sea show how close the fire has come. Türkiye has three things to do. Not allow Montreux to be opened to debate. Establish safety of navigation in the Black Sea on our own initiative, as we did with the grain corridor, and charge every attack approaching our coasts to its perpetrator in the language of international law. The third is the hardest: not to remain the eternal customer of a seaborne trade whose insurance is in London, whose freight is in dollars and whose finance is on Wall Street. Our own P&I capacity, our own ship finance and trade in national currencies are not a preference; they are a matter of defence.

In Spielberg's film they sacrifice the squad and save the private. In today's film the private to be saved belongs to those who print the money. The squad being sacrificed is the seas. A squad was sacrificed to save Private Ryan. Three seas were set on fire to save Private Dollar. Keeping the fourth out of the fire is in our hands. ■

Capt. Dr. Cahit İstikbal
Attorney-at-Law · 9 October 2026


UPPER DECK

KAPAK RÖPORTAJI · COVER INTERVIEW

Begüm Doğulu

Türk Yatçılığını Küresel Başarıya Taşımak

Leading Turkish Yachting to Global Success

Röportaj · Interview Nermin İstikbal

> Bir yatın Türkiye'de ihtiyaç duyabileceği temel hizmetleri tek çatı altında topladım.
>
> I brought the essential services a yacht needs in Türkiye under one roof.
>
> BEGÜM DOĞULU

Bu sayımızın konuğu Begüm Doğulu, yaklaşık otuz yıllık kariyerinde girişimciliği, operasyonel deneyimi, uluslararası sektör ilişkilerini, eğitimi, mentorluğu ve kurumsal liderliği bir araya getirdi. Türkiye'nin ilk tam entegre süperyat hizmetleri grubunu kuran Doğulu'yla kariyer yolculuğunu ve bu yolculuğun farklı yönlerini konuştuk.

Our guest in this issue, Begüm Doğulu, has built a career of nearly thirty years that brings together entrepreneurship, operational experience, international industry relations, education, mentoring and corporate leadership. We spoke with the founder of Türkiye's first fully integrated superyacht services group about her journey and its many dimensions.

30 YILA YAKIN KARİYER
nearly thirty years of career

7 GRUP ŞİRKETİ
group companies

1. TÜRKİYE'NİN İLK TAM ENTEGRE SÜPERYAT HİZMETLERİ GRUBU
Türkiye's first fully integrated superyacht services group

BEGÜM GROUP OF COMPANIES

Begüm Yachting · Barka Shipyard · TPS Provisioning · Be Bunker
Begüm Air & Limo Services · Begüm Maritime Consultancy · Markiz Hotel



Açık denizde seyreden bir süperyat. A superyacht under way at sea.

- SeaNews: Sayın Begüm Doğulu, Begüm Group'un bugün ulaştığı yapının arkasında uzun bir kariyer yolculuğu var. Bu yolculuğun başlangıcını, sizi girişimciliğe yönelten adımları ve grubun gelişimindeki dönüm noktalarını sizden dinleyebilir miyiz?

Begüm Doğulu: Türkiye yatçılık sektöründe girişimcilik, operasyonel deneyim, uluslararası sektör ilişkileri, eğitim, mentorluk ve kurumsal liderliği bir araya getiren bir kariyer inşa ettim.

Yaklaşık otuz yıla yayılan kariyerim boyunca denizcilik ve turizm sektörlerinin farklı alanlarında faaliyet gösterdim. Deneyimlerim; yat acenteliği hizmetleri, yat operasyonları, tersane ve refit koordinasyonu, denizcilik hizmetleri, turizm temsili, sektörel savunuculuk ve Türkiye'nin yatçılık kabiliyetlerinin uluslararası alanda tanıtılmasını kapsamaktadır.

Begüm Group of Companies'in Kurucusu ve CEO'su olarak bugün Türkiye'nin ilk tam entegre süperyat hizmetleri grubu hâline gelen yapıyı kurdum. Uluslararası bir yatın Türkiye'ye gelişi, ülkedeki operasyonları ve konaklaması sırasında ihtiyaç duyabileceği temel hizmetleri tek bir kurumsal çatı altında topladım.

Grup bünyesinde Begüm Yachting, Barka Shipyard, TPS Provisioning, Be Bunker, Begüm Air & Limo Services, Begüm Maritime Consultancy ve Markiz Hotel yer almaktadır.

Yat acenteliği, tersane ve refit hizmetleri, provisioning, yakıt ikmali, lüks ulaşım, denizcilik danışmanlığı ve konaklama hizmetlerini tek çatı altında birleştirerek uluslararası süperyatların Türkiye'ye girişinden ayrılışına kadar tüm operasyonel ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlayan entegre bir hizmet modeli oluşturdum.

Bu yapı, Begüm Group'u uluslararası ölçekte güven duyulan bir denizcilik markasına dönüştürmüş ve grubu Türkiye'nin tek tam bütünleşmiş ve lider uluslararası süperyat hizmetleri grubu konumuna taşımıştır.

Beni farklılaştıran en önemli unsurlardan biri; üst düzey yöneticilik sorumluluğumu pratik denizcilik deneyimi, turizm uzmanlığı, uluslararası temsil kabiliyeti ve genç kuşaklarla bilgi paylaşımına yönelik sürdürülebilir bir bağlılıkla birleştirmemdir.

Denizle Doğrudan Bağ

- Denizcilikle doğrudan bağınız ve turizm eğitiminiz çalışmalarınıza nasıl yansıyor?

Begüm Doğulu: Kurumsal sorumluluklarımın yanı sıra denizcilikle doğrudan bağımı sürdürüyorum.

Amatör Denizci Belgesi sahibiyim, skipper olarak denizcilik deneyimine sahibim ve kayıtlı bir yelken yarışçısıyım. Bu niteliklerim ve faaliyetlerim, işletme yönetimindeki deneyimimin yanı sıra denizcilik ve yat operasyonlarına ilişkin pratik bir bilgi birikimi sağlamaktadır.

Denizcilik geçmişim, turizm alanındaki profesyonel eğitimimle de tamamlanmaktadır. Türkiye'nin turizm otoriteleri tarafından verilen Profesyonel İngilizce Turist Rehberi yeterliliğine sahibim. Böylece yatçılık alanındaki çalışmalarımı uluslararası turizm sektörüyle birleştiren bir profesyonel profile sahibim.

Bu birleşim, yat turizmine yaklaşımımı da şekillendirmektedir. Türkiye'yi ziyaret eden bir yat; konaklama ve ağırlamadan tersane hizmetlerine, provisioning'den yakıt ikmaline, ulaşımdan yerel turizme kadar çok sayıda ekonomik alanda faaliyet yaratabilmektedir.

Çalışmalarım, bu alanlar arasındaki bağlantıların ve bunların Türkiye'nin denizcilik ekonomisi açısından taşıdığı önemin anlaşılmasına dayanmaktadır.



Begüm Doğulu ve konukları, gece davetinde. Begüm Doğulu and her guests at the evening reception.

- SeaNews: Dear Begüm Doğulu, behind the structure Begüm Group has reached today lies a long career journey. Could we hear from you how this journey began, the steps that led you to entrepreneurship, and the turning points in the group's development?

Begüm Doğulu: I have built a career in Türkiye's yachting sector that brings together entrepreneurship, operational experience, international industry relations, education, mentoring and corporate leadership.

Over a career spanning nearly thirty years, I have worked in different fields of the maritime and tourism industries. My experience covers yacht agency services, yacht operations, shipyard and refit coordination, maritime services, tourism representation, industry advocacy and the international promotion of Türkiye's yachting capabilities.

As Founder and CEO of Begüm Group of Companies, I established the structure that has today become Türkiye's first fully integrated superyacht services group. I brought together, under a single corporate roof, the essential services an international yacht may need on its arrival in Türkiye and during its operations and stay in the country.

The group comprises Begüm Yachting, Barka Shipyard, TPS Provisioning, Be Bunker, Begüm Air & Limo Services, Begüm Maritime Consultancy and Markiz Hotel.

By uniting yacht agency, shipyard and refit services, provisioning, bunkering, luxury transportation, maritime consultancy and hospitality under one roof, I created an integrated service model designed to meet all the operational needs of international superyachts from their entry into Türkiye to their departure.

This structure has turned Begüm Group into a maritime brand trusted on an international scale and has positioned the group as Türkiye's only fully integrated and leading international superyacht services group.

One of the things that distinguishes me most is that I combine my senior executive responsibility with hands-on seafaring experience, tourism expertise, the ability to represent Türkiye internationally and a lasting commitment to sharing knowledge with younger generations.

A Direct Bond with the Sea

- How do your direct connection with the sea and your tourism training reflect on your work?

Begüm Doğulu: Alongside my corporate responsibilities, I maintain a direct connection with the sea.

I hold an Amateur Seafarer's Certificate, I have seagoing experience as a skipper and I am a registered sailing racer. These qualifications and activities give me practical knowledge of seamanship and yacht operations in addition to my experience in business management.

My maritime background is complemented by professional training in tourism. I hold the Professional English-Speaking Tourist Guide qualification issued by Türkiye's tourism authorities, which gives me a professional profile that unites my work in yachting with the international tourism industry.

This combination also shapes my approach to yacht tourism. A yacht visiting Türkiye can generate activity across a great many economic fields, from accommodation and hospitality to shipyard services, from provisioning to bunkering, from transportation to local tourism.

My work is grounded in an understanding of the links between these fields and of their importance for Türkiye's maritime economy.

Begüm Group Entegre Hizmet Modeli

- Entegre hizmet modeliniz nasıl işliyor; grup şirketleri hangi ihtiyaçları karşılıyor?

Begüm Doğulu: Begüm Group of Companies'in oluşturulması, Türkiye süperyat ekosistemine yaptığım en önemli katkılardan birini temsil etmektedir.

Yat hizmetlerini birbirinden bağımsız faaliyetler olarak ele almak yerine, Türkiye'de bir yatın tüm operasyonel yolculuğunu destekleyebilecek bütünleşmiş bir yapı geliştirdim.

Begüm Yachting, yat acenteliği hizmetleri sunmakta; uluslararası süperyatların Türkiye'ye giriş, konaklama ve çıkış operasyonlarını koordine etmektedir. Kurulduğu günden itibaren yaklaşık 2.500 yabancı bayraklı megayata acentelik hizmeti verilmiştir.

Barka Shipyard, tersane, refit, bakım onarım ve teknik hizmetler sunarak bakım, yenileme, teknik müdahale veya proje yönetimine ihtiyaç duyan yatlara hizmet vermektedir. Kuruluşundan itibaren 5 yat inşası ve 150 megayatın bakım ve onarımı gerçekleştirilmiştir.

TPS Provisioning, yatların ve mürettebatlarının güvenilir ve profesyonel şekilde yönetilen kumanya, provisioning ve operasyonel tedarik ihtiyaçlarını karşılamaktadır.

Be Bunker, yat operasyonları ve deniz lojistiğinin temel unsurlarından biri olan yakıt ikmal hizmetlerini sağlamaktadır.

Begüm Air & Limo Services, yat sahipleri, misafirler, kaptanlar, mürettebat ve iş ortaklarının ulaşım ihtiyaçlarını havacılık ve lüks kara taşımacılığı hizmetleriyle desteklemektedir.

Begüm Maritime Consultancy, denizcilik operasyonları, yat projeleri, teknik koordinasyon, ticari konular ve sektörle bağlantılı gereklilikler konusunda profesyonel danışmanlık sunmaktadır.

Markiz Hotel ise yat sahipleri, misafirler, kaptanlar, mürettebat, iş ortakları ve uluslararası ziyaretçilere yönelik konaklama ve ağırlama platformuyla grubun denizcilik hizmetlerini tamamlamaktadır.

Bu şirketler birlikte, bir yatın Türkiye'deki operasyonel ihtiyaçlarının büyük bölümüne tek ve güvenilir bir grup üzerinden erişebilmesini sağlayan kapsamlı bir hizmet ağı oluşturmakta; bu entegre yapı, sektörün verimliliğini, güvenilirliğini ve uluslararası rekabet gücünü artırmaktadır.

Türkiye'nin Uluslararası Yatçılık Profiline Katkı

- Türkiye'nin uluslararası yatçılık profiline katkılarınızı ve sektörel görevlerinizi anlatır mısınız?

Begüm Doğulu: Kariyerim, Türkiye'nin seyir destinasyonu, süperyat turizmi, yat inşası, refit ve teknik hizmetler merkezi olarak gelişimiyle paralel ilerlemiştir.

Begüm Yachting ve Begüm Group aracılığıyla yat sahipleri, kaptanlar, yat yöneticileri, brokerlar, tersaneler ve diğer denizcilik profesyonelleriyle çalıştım. Bu ilişkiler, grubun uluslararası yatlara hizmet veren önemli bir yapı hâline gelmesini desteklemiştir.

Profesyonel üyeliklerim ve kurumsal bağlantılarım arasında International Yacht Brokers Association (IYBA), International Bunker Industry Association (IBIA), TURMEPA – DenizTemiz Derneği, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve TÜRSAB – Türkiye Seyahat Acentaları Birliği bulunmaktadır.

Aynı zamanda Turizm Konseyi Kurucular Kurulu Üyesi olarak turizm sektöründeki profesyonel ve kurumsal çalışmalarda görev alıyorum.

Ayrıca Yat Turizmi Derneği Başkanı olarak görev yapıyorum; yat turizminin geliştirilmesi ile tanıtımına yönelik çalışmalarda sektörün temsilcileri arasında yer alıyorum.





Begüm Doğulu; teknede, bir yat davetinde ve marinada. Begüm Doğulu aboard, at a yacht party and in the marina.

The Begüm Group Integrated Service Model

- How does your integrated service model work, and which needs do the group companies meet?

Begüm Doğulu: The creation of Begüm Group of Companies represents one of my most important contributions to Türkiye's superyacht ecosystem.

Rather than treating yacht services as separate, unrelated activities, I developed an integrated structure capable of supporting a yacht's entire operational journey in Türkiye.

Begüm Yachting provides yacht agency services and coordinates the entry, stay and departure operations of international superyachts in Türkiye. Since its foundation, it has provided agency services to approximately 2,500 foreign-flagged megayachts.

Barka Shipyard offers shipyard, refit, maintenance, repair and technical services to yachts in need of maintenance, renovation, technical intervention or project management. Since its establishment, it has built five yachts and carried out maintenance and repair work on 150 megayachts.

TPS Provisioning meets the reliably and professionally managed provisioning and operational supply needs of yachts and their crews.

Be Bunker provides bunkering services, one of the fundamental elements of yacht operations and maritime logistics.

Begüm Air & Limo Services supports the transportation needs of yacht owners, guests, captains, crew and business partners with aviation and luxury ground transportation services.

Begüm Maritime Consultancy offers professional advice on maritime operations, yacht projects, technical coordination, commercial matters and industry-related requirements.

Markiz Hotel, for its part, complements the group's maritime services with an accommodation and hospitality platform for yacht owners, guests, captains, crew, business partners and international visitors.

Together, these companies form a comprehensive service network that allows a yacht to meet most of its operational needs in Türkiye through a single, reliable group; this integrated structure has increased the efficiency, reliability and international competitiveness of the sector.

Contribution to Türkiye's International Yachting Profile

- Could you tell us about your contributions to Türkiye's international yachting profile and your roles within the industry?

Begüm Doğulu: My career has progressed in parallel with Türkiye's development as a cruising destination and as a centre for superyacht tourism, yacht building, refit and technical services.

Through Begüm Yachting and Begüm Group, I have worked with yacht owners, captains, yacht managers, brokers, shipyards and other maritime professionals. These relationships have helped the group become an important structure serving international yachts.

My professional memberships and institutional affiliations include the International Yacht Brokers Association (IYBA), the International Bunker Industry Association (IBIA), TURMEPA – the Turkish Marine Environment Protection Association, the İMEAK Chamber of Shipping and TÜRSAB – the Association of Turkish Travel Agencies.

I also take part in professional and institutional work in the tourism sector as a member of the Founding Board of the Tourism Council.

In addition, I serve as President of the Yacht Tourism Association and I am among the representatives of the sector in efforts to develop and promote yacht tourism.





Begüm Doğulu, sektör etkinliklerinden kareler. Begüm Doğulu, scenes from industry events.



Begüm Doğulu, bir etkinlikte konuşurken. Begüm Doğulu speaking at an event.

ÖZGEÇMİŞ

Begüm Doğulu

Begüm Group of Companies Kurucusu ve CEO'su

KARİYER

- **1997** Begüm Yachting'i kurdu
- **2006** Barka Shipyard'ı kurdu
- **2018** İMEAK DTO Meclis Üyesi
- **2022** ACREW – "Dünyanın En İyi Süperyat Acentesi"
- **2025** Oxford'da Professional Achievement Award
- **2026** Lady Luna, World Superyacht Awards'ta ilk üçte

EĞİTİM

İzmir Özel Türk Koleji

Dokuz Eylül Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi

St. Clare's College, Oxford (lisan)

Harvard Business School – Negotiation Mastery

Yale School of Management (karar verme)

Uluslararası Tanınırlık ve Sektörel Ödüller

- Sizin ve grup şirketlerinin aldığı ödüller hakkında neler paylaşabilirsiniz?

Begüm Doğulu: Begüm Group bünyesinde kurulan şirketler, önde gelen uluslararası kuruluşlar, sektör platformları ve ticari kurumlar tarafından çeşitli ödül ve başarılarla tanınmıştır.

Begüm Yachting, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından birçok kez Türkiye'nin önde gelen hizmet ihracatçıları arasında gösterilmiş ve farklı dönemlerde ülkenin en büyük ilk on hizmet ihracatçısı arasında yer almıştır.

Begüm Yachting ve CEO'su olarak ben, ACREW Crew Awards ve Superyacht Business Awards kapsamında da uluslararası takdir görerek küresel yatçılık sektöründeki konumumuzu güçlendirdik.

2022 yılında Begüm Yachting, ACREW tarafından "Dünyanın En İyi Süperyat Acentesi – Best Superyacht Agency in the World" seçilmiştir. Bu ödül, şirketin hizmet kalitesini, operasyonel uzmanlığını ve uluslararası süperyat camiasındaki rolünü ortaya koymuştur.

Barka Shipyard da önemli başarılara imza atmıştır. Şirket, dört yıl üst üste TİM tarafından hizmet ihracatçısı olarak ödüllendirilerek tersane ve refit hizmetlerinin uluslararası değerini ortaya koymuştur.

Barka Shipyard ayrıca ICOMIA'nın refit cirosu sıralamasında Türkiye'nin ilk üç şirketi arasında gösterilmiş ve Türkiye'nin büyüyen refit ve teknik hizmetler pazarındaki konumunu teyit etmiştir.

Grubun konaklama bölümü de uluslararası alanda takdir görmüştür. Markiz Hotel, TIMES Dergisi tarafından Türkiye'nin en iyi gurme butik otellerinden biri olarak gösterilmiş; otelin konaklama kalitesi, gastronomik kimliği ve misafir deneyimi öne çıkarılmıştır.

Aralık 2025'te University of Oxford'da düzenlenen International Value Creators Summit kapsamında Türkiye'yi ve Türk yatçılık sektörünü uluslararası bir platformda temsil ettim.

Etkinliğe konuşmacı olarak katıldım ve mesleki başarılarım, liderliğim ve uluslararası yatçılığa katkılarım nedeniyle Professional Achievement Award ile onurlandırıldım.

Türkiye'nin Uluslararası Temsili

- Uluslararası yatçılık dünyasında kurduğunuz ilişkiler ve katıldığınız etkinlikler, Türkiye'yi temsil etme deneyiminizi nasıl şekillendirdi?

Begüm Doğulu: Türkiye'nin uluslararası süperyat etkinliklerinde ve profesyonel platformlarda temsil edilmesinde aktif rol üstlendim; Barcelona'da ve Malta'da düzenlenen uluslararası süperyat seminerlerine Türkiye temsilcisi olarak katıldım.

Bu platformları yalnızca kendi şirketlerimi tanıtmak için değil; Türkiye'nin denizcilik kabiliyetlerini, tersane altyapısını, turizm potansiyelini ve profesyonel uzmanlığını uluslararası kitlelere anlatmak için de kullandım. Bu katılımlar, Türkiye yatçılık sektörünün uluslararası tanıtımına ve prestijine katkı



Begüm Doğulu, gece etkinliğinde konuklarını selamlarken. Begüm Doğulu greeting guests at an evening event.

CURRICULUM VITAE

Begüm Doğulu

Founder and CEO, Begüm Group of Companies

CAREER

- **1997** Founded Begüm Yachting
- **2006** Founded Barka Shipyard
- **2018** İMEAK DTO Assembly Member
- **2022** ACREW – "Best Superyacht Agency in the World"
- **2025** Professional Achievement Award, Oxford
- **2026** Lady Luna in the top three at the World Superyacht Awards

EDUCATION

İzmir Özel Türk Koleji

Dokuz Eylül University, Faculty of Fine Arts

St Clare's, Oxford (languages)

Harvard Business School – Negotiation Mastery

Yale School of Management (decision-making)



Begüm Doğulu, bir televizyon yayınında. Begüm Doğulu during a television broadcast.

International Recognition and Industry Awards

- What can you share about the awards received by you and the group companies?

Begüm Doğulu: The companies established within Begüm Group have been recognised with various awards and achievements by leading international organisations, industry platforms and commercial institutions.

Begüm Yachting has been listed by the Turkish Exporters Assembly (TİM) many times among Türkiye's leading service exporters and, in different periods, has ranked among the country's top ten service exporters.

Begüm Yachting and I, as its CEO, have also received international recognition within the framework of the ACREW Crew Awards and the Superyacht Business Awards, strengthening our position in the global yachting industry.

In 2022, Begüm Yachting was named "Best Superyacht Agency in the World" by ACREW. This award demonstrated the company's service quality, operational expertise and role within the international superyacht community.

Barka Shipyard has also achieved notable success. The company has been honoured by TİM as a service exporter for four consecutive years, demonstrating the international value of its shipyard and refit services.



Begüm Doğulu, bir oturumun dinleyicileri arasında. Begüm Doğulu among the audience at a session.

Barka Shipyard has also been listed among the top three companies in Türkiye in ICOMIA's refit turnover ranking, confirming its position in Türkiye's growing refit and technical services market.

The group's hospitality division has also won international recognition. Markiz Hotel has been named by TIMES magazine one of Türkiye's best gourmet boutique hotels, with the hotel's accommodation quality, gastronomic identity and guest experience singled out for praise.

In December 2025, I represented Türkiye and the Turkish yachting industry on an international platform at the International Value Creators Summit held at the University of Oxford.

I took part in the event as a speaker and was honoured with the Professional Achievement Award for my professional achievements, leadership and contributions to international yachting.

Representing Türkiye Abroad

- How have the relationships you have built in the international yachting world and the events you have attended shaped your experience of representing Türkiye?

Begüm Doğulu: I have taken an active role in representing Türkiye at international superyacht events and on professional platforms, and took part as Türkiye's representative in international superyacht seminars held in Barcelona, Spain, and in Malta.

I used these platforms not only to promote my own companies, but also to present Türkiye's maritime capabilities, shipyard infrastructure, tourism potential and professional expertise to international audiences. This participation has contributed to the international promotion and prestige of the Turkish yachting industry.

This role has made me one of the leading representatives of Turkish yachting in the international arena and a visible role model in Türkiye's developing maritime business community.



Lady Luna, açık denizde. Lady Luna under way at sea.

sağlamıştır.

Bu rolüm, beni Türk yatçılığının uluslararası alandaki önemli temsilcilerinden biri ve Türkiye'nin gelişen denizcilik iş dünyasında görünür bir rol model hâline getirmiştir.

Lady Luna ve Süperyat İnşasında Uluslararası Tanınırlık

- Lady Luna'nın inşa sürecindeki rolünüz ve projenin uluslararası başarısı hakkında bilgi verir misiniz?

Begüm Doğulu: Yatçılık sektöründeki faaliyetlerim yat inşası ve proje geliştirme alanlarına da uzanmaktadır.

Martı Shipyard ile Lady Luna yatının inşa sürecinde yer aldım; proje, yat geliştirme sürecinin teknik, yaratıcı ve operasyonel boyutlarına doğrudan katılımımı yansıtmıştır.

Lady Luna, Venedik'te düzenlenen World Superyacht Awards kapsamında kendi kategorisinde aday gösterilmiş ve kategorisinin ilk üç yatı arasında yer almıştır.

Eğitim ve Üst Düzey Yönetici Gelişimi

- Eğitim yolculuğunuz ve üst düzey yönetici eğitimleriniz hakkında neler anlatırsınız?

Begüm Doğulu: İzmir Özel Türk Koleji'nde eğitim gördüm ve Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nden mezun oldum.

Daha sonra Harvard Business School – Negotiation Mastery programını tamamladım; Oxford, St. Clare's College'da lisan ve Yale School of Management bünyesinde ise karar verme üzerine eğitim aldım.

Bu eğitimler; yat operasyonlarında, tersane projelerinde ve kurumsal müzakerelerde ihtiyaç duyulan müzakere, planlama ve karar alma becerileriyle doğrudan ilişkilidir.

Akademik Katılım ve Mentorluk

- Üniversitelerdeki çalışmalarınız ve mentorluk faaliyetleriniz hangi alanları kapsıyor?

Begüm Doğulu: Türkiye'nin önde gelen eğitim kurumlarında gerçekleştirdiğim konuşmalar, mentorluk faaliyetleri ve eğitim programları aracılığıyla geleceğin profesyonellerinin gelişimine de katkıda bulunuyorum.

Boğaziçi Üniversitesi, Bilkent Üniversitesi ve Ordu Üniversitesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde konuşmalar gerçekleştirdim ve eğitim programlarına katıldım. Bu kapsamda girişimcilik, denizcilik işletmeciliği, yat turizmi ve liderlik alanlarındaki deneyimlerimi üniversite öğrencileriyle paylaştım.

Ayrıca TEDx konuşmacısı olarak liderlik, girişimcilik, kişisel gelişim ve profesyonel başarıyla bağlantılı konularda geniş kitlelere hitap ettim.

Bunun yanında Erzurum Atatürk Üniversitesi öğrencileriyle bir araya gelerek mentor olarak katkıda bulundum ve denizcilik



Lady Luna, tekne kaldırma aracında. Lady Luna in the travel lift.



Begüm Doğulu, güvertede konuklarına hitap ederken. Begüm Doğulu addressing her guests on deck.

Lady Luna and International Recognition in Superyacht Building

- Could you tell us about your role in the construction of Lady Luna and the project's international success?

Begüm Doğulu: My activities in the yachting industry also extend to yacht building and project development.

Together with Martı Shipyard, I took part in the construction of the yacht Lady Luna; the project reflected my direct involvement in the technical, creative and operational dimensions of yacht development.

Lady Luna was nominated in its category at the World Superyacht Awards held in Venice and was ranked among the top three yachts in its category.



Begüm Doğulu, bir yatın yanında, rıhtımda. Begüm Doğulu beside a yacht at the quay.

Education and Executive Development

- What would you tell us about your educational journey and your executive education?

Begüm Doğulu: I was educated at İzmir Özel Türk Koleji and graduated from the Faculty of Fine Arts of Dokuz Eylül University.

I later completed the Harvard Business School Negotiation Mastery programme, studied English at St Clare's, Oxford, and received training in decision-making at the Yale School of Management.

These programmes are directly related to the negotiation, planning and decision-making skills required in yacht operations, shipyard projects and corporate negotiations.

Academic Engagement and Mentoring

- Which areas do your work at universities and your mentoring activities cover?

Begüm Doğulu: I also contribute to the development of future professionals through talks, mentoring and educational programmes at Türkiye's leading educational institutions.

I have given talks and taken part in educational programmes at Boğaziçi University, Bilkent University and the Maritime Faculty of Ordu University. Through this work, I have shared my experience in entrepreneurship, maritime business, yacht tourism and leadership with university students.

As a TEDx speaker, I have also addressed wide audiences on subjects related to leadership, entrepreneurship, personal development and professional success.

In addition, I have met students of Erzurum Atatürk University as a mentor and shared with young people the knowledge I have gained from nearly thirty years of experience in the maritime and yachting industries.

This work reflects my belief that the future of Türkiye's maritime sector depends not only on investment and infrastructure, but also on education, mentoring and the transfer



Begüm Doğulu, konuklarına hitap ederken. Begüm Doğulu addressing her guests.

ile yatçılık sektörlerinde yaklaşık otuz yıllık deneyimimden elde ettiğim birikimi gençlerle paylaştım.

Bu çalışmalar, Türkiye denizcilik sektörünün geleceğinin yalnızca yatırım ve altyapıya değil; eğitime, mentorluğa ve pratik sektör bilgisinin gelecek kuşaklara aktarılmasına da bağlı olduğuna yönelik inancımı yansıtmaktadır.

Denizcilikte Kadın Liderliği

- Denizcilikte üstlendiğiniz liderlik rolleri ve paylaştığınız deneyimler kariyerinizde nasıl bir yer tutuyor? Sektörde kendi yolunu çizmek isteyen genç kadınları destekleyen çalışmalarınızı ve kadınların karar alma süreçlerinde daha fazla yer almasına ilişkin yaklaşımınızı bizimle paylaşır mısınız?

Begüm Doğulu: Üst düzey operasyonel ve yönetici pozisyonlarında kadınların geleneksel olarak daha sınırlı temsil edildiği denizcilik sektöründe kariyerimi geliştirdim.

Kariyerim, kadınların denizcilik girişimciliğine ve liderliğine yapabilecekleri katkının somut bir örneğini oluşturmaktadır. Özellikle yat acenteliği, yat turizmi, tersane koordinasyonu, yat inşası ve uluslararası iş geliştirme alanlarında kadın liderliğinin mümkün olduğunu göstermektedir.

Kamuya açık konuşmalarım ve mentorluk faaliyetlerim aracılığıyla denizcilik, turizm, girişimcilik ve uluslararası ticaret alanlarında kariyer yapmayı düşünen genç kadınlara da örnek oluyorum.

Türkiye'nin Yatçılık Kabiliyetlerinin Dünyaya Tanıtılması

- Türkiye'nin yatçılık kabiliyetlerini dünyaya tanıtırken hangi güçlü yönleri öne çıkarıyorsunuz?

Begüm Doğulu: Profesyonel çalışmalarımın temel odak noktalarından biri, Türkiye'nin yatçılık kabiliyetlerinin geliştirilmesi ve uluslararası platformlarda tanıtılması olmuştur.

Begüm Group'un tek yapı altında topladığı hizmetler, Türkiye'yi ziyaret eden veya Türkiye'de operasyon gerçekleştiren uluslararası yatlar için kapsamlı bir altyapı oluşturmaktadır.

Grubun entegre yapısı, Türkiye'nin tek ve güvenilir bir kurumsal ağ üzerinden koordineli ve uluslararası rekabet gücüne sahip bir süperyat deneyimi sunabildiğini göstermiştir.

Türkiye'nin küresel süperyat sektöründe rekabet edebilecek uzmanlığa, insan kaynağına, altyapıya ve hizmet kültürüne sahip olduğunu dünyaya tanıtan bir marka oldum.

- Türk yatçılığını dünya sahnesine taşırken sizin için öne çıkan buluşmaları ve unutamadığınız anları paylaşır mısınız?

Begüm Doğulu: Türk yatçılığının potansiyelini dünyaya anlatmak benim için yalnızca bir tanıtım çalışması değil; yıllardır emek veren insanların, denizcilerin ve işletmelerin birikimini görünür kılma sorumluluğudur. Bu değeri doğru temsil etmek için her buluşmayı bir fırsat olarak görüyorum.

Monaco Yacht Show döneminde M/Y ALFA NERO'da uluslararası yatçılık dünyasından yaklaşık 300 sektör temsilcisini ağırladığımız gece, benim için unutulmaz anlardan biriydi. Dünya denizcilik sektörünün liderlerini bir Türk markasının organizasyonu altında buluşturmak, ülkemizin ve markamızın konumunu güçlendirdi. Mesajımız çok net: Biz Türkler olarak artık denizcilik sektöründe sadece masadaki oyuncu değil oyun kurarız.

Bir başka gurur kaynağı, Türkiye'de şirketimize ait ve Türk bayrağı altında inşa edilen Lady Luna projemizin, Venedik'teki World Superyacht Awards'ta Semi Displacement kategorisinde son üç tekne arasında gösterilmesiydi. Böyle anlarda başarıyı tek bir kişiye değil; denizde, tersanede ve ofiste özveriyle çalışan bütün ekibe ait görüyorum. Benim için en kalıcı hatıralar, kurulan güven ilişkileri ve ülkemizin adının güzel bir deneyimle anılmasıdır.

- Deniz turizmi sektöründe kariyer kurmak isteyen gençlere deneyimlerinizden yola çıkarak hangi tavsiyelerde bulunursunuz?

Begüm Doğulu: Denizcilik ve deniz turizmi, dışarıdan bakıldığında özgür ve heyecan verici görünür; fakat başarının temelinde disiplin, bilgi, sabır ve sorumluluk vardır. Denizde küçük bir ayrıntı bile büyük sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle öğrenmeyi hiç bırakmamak, işin her aşamasına saygı duymak ve verilen sözü tutmak çok önemlidir.

Gençlere önce sahayı tanımalarını öneririm: limanı, tekneyi, tersaneyi ve misafirin ihtiyaçlarını yerinde görsünler. Yabancı dil, teknik bilgi ve dijital yetkinlik önemli; ancak güvenilir olmak, çözüm üretmek ve zor zamanda soğukkanlı kalmak da en az bunlar kadar belirleyicidir.

Kariyer yolculuğunda karşılaşacakları engelleri, kendilerinden şüphe etmek için değil, daha güçlü ve donanımlı hâle gelmek için birer deneyim olarak görsünler. Kadın ya da erkek olmaktan önce, işini bilen, çalışkan ve adil bir profesyonel olmak gerekir.

of practical industry knowledge to the next generations.

Women's Leadership in Maritime

- What place do the leadership roles you have taken on in maritime and the experience you share hold in your career? Could you tell us about your work supporting young women who want to chart their own course in the industry, and your approach to women taking a greater part in decision-making?

Begüm Doğulu: I have developed my career in a maritime industry in which women have traditionally been less represented in senior operational and executive positions.

My career offers a concrete example of the contribution women can make to maritime entrepreneurship and leadership. It shows that women's leadership is possible, particularly in yacht agency, yacht tourism, shipyard coordination, yacht building and international business development.

Through my public talks and mentoring, I also set an example for young women considering careers in maritime, tourism, entrepreneurship and international trade.

Presenting Türkiye's Yachting Capabilities to the World

- Which strengths do you highlight when presenting Türkiye's yachting capabilities to the world?

Begüm Doğulu: One of the central focuses of my professional work has been the development of Türkiye's yachting capabilities and their promotion on international platforms.

The services Begüm Group has brought together within a single structure form a comprehensive infrastructure for international yachts visiting or operating in Türkiye.

The group's integrated structure has shown that Türkiye can deliver a coordinated, reliable and internationally competitive superyacht experience through a single, trusted corporate network.

I have become a brand that shows the world that Türkiye has the expertise, human resources, infrastructure and service culture to compete in the global superyacht industry.

- As you carry Turkish yachting onto the world stage, could you share the encounters that stand out for you and the moments you cannot forget?

Begüm Doğulu: Presenting the potential of Turkish yachting to the world is, for me, not merely promotional work; it is the responsibility of making visible the accumulated effort of the people, the seafarers and the businesses that have laboured for



Begüm Doğulu, güverte merdiveninde konuklarıyla birlikte. Begüm Doğulu on the deck staircase with her guests.

years. I regard every meeting as an opportunity to represent this value properly.

The evening during the Monaco Yacht Show when we hosted around 300 industry representatives from the international yachting world aboard M/Y ALFA NERO was one of the unforgettable moments for me. Bringing the leaders of the world's maritime industry together under the organisation of a Turkish brand strengthened the standing of both our country and our brand. Our message is very clear: as Turks, we are no longer merely players at the table of the maritime industry — we now set up the game.

Another source of pride was our Lady Luna project — owned by our company and built in Türkiye under the Turkish flag — being shown among the final three yachts in the Semi Displacement category at the World Superyacht Awards in Venice. At such moments I see success as belonging not to one person but to the whole team working devotedly at sea, in the shipyard and in the office. For me, the most lasting memories are the relationships of trust that are built and our country's name being remembered through a good experience.

- Drawing on your experience, what advice would you give to young people who wish to build a career in marine tourism?

Begüm Doğulu: Seen from the outside, maritime and marine tourism look free and exciting; yet at the foundation of success lie discipline, knowledge, patience and responsibility. At sea, even a small detail can have major consequences. It is therefore essential never to stop learning, to respect every stage of the work and to keep one's word.

I advise young people first to get to know the field: let them see the port, the boat, the shipyard and the guest's needs on the spot. A foreign language, technical knowledge and digital competence matter; but being reliable, producing solutions and keeping calm in difficult times are just as decisive.

Let them treat the obstacles they will meet on their career journey not as reasons for self-doubt, but as experiences that make them stronger and better equipped. Before being a woman or a man, one must be a professional who knows the job, works hard and acts fairly.

- Yoğun iş temponuz içinde kendinize zaman ayırabiliyor musunuz? İş dışında keyifle sürdürdüğünüz hobileriniz var mı?

Begüm Doğulu: Yoğun bir tempoda kendime zaman ayırmak her zaman kolay olmuyor. Ancak dinlenmenin ve insanın kendi enerjisini korumasının, liderliğin de işin de önemli bir parçası olduğuna inanıyorum. Mümkün olduğunda denizle baş başa kalmak, sevdiklerimle sakin bir zaman geçirmek ve köpeklerimle vakit geçirmek bana iyi geliyor.

Güzel sanatlar eğitimi aldığım için estetik ve yaratıcılık hayatımda her zaman önemli bir yer tuttu. Bir tasarımın, mekânın ya da deniz manzarasının ayrıntılarına dikkat etmek, benim için yalnızca bir ilgi alanı değil; dünyaya bakışımın da bir parçası.

İş hayatı çok büyük bir yer kaplasa da insanın kendisini yalnızca yaptığı işten ibaret görmemesi gerektiğine inanıyorum. Daha dengeli ve iyi hissettiğimde, ekibime ve temsil ettiğim sektöre de daha güçlü katkı sunabiliyorum. ■

- Are you able to set aside time for yourself within your busy schedule? Do you have hobbies you enjoy outside work?

Begüm Doğulu: In a busy tempo, it is not always easy to set aside time for myself. Yet I believe that resting and preserving one's own energy are an important part both of leadership and of the work itself. When possible, being alone with the sea, spending quiet time with my loved ones and spending time with my dogs do me good.

Because I studied fine arts, aesthetics and creativity have always held an important place in my life. Paying attention to the details of a design, a space or a seascape is not merely an interest for me; it is part of how I look at the world.

Although work occupies a very large place, I believe one should not see oneself as consisting only of one's work. When I feel more balanced and well, I can also contribute more strongly to my team and to the sector I represent. ■



RAKAMLARLA BEGÜM GROUP / BEGÜM GROUP IN NUMBERS

BEGÜM YACHTING	BARKA SHIPYARD	BARKA SHIPYARD
2500	**150**	**5**
yabancı bayraklı megayata acentelik (yaklaşık) / foreign-flagged megayachts served (approx.)	megayatın bakım ve onarımı / megayachts maintained and repaired	yat inşası / yachts built
BEGÜM YACHTING	**BARKA SHIPYARD**	**BARKA SHIPYARD**
2022	**4**	**3**
ACREW: Dünyanın En İyi Süperyat Acentesi / ACREW: Best Superyacht Agency in the World	yıl üst üste TİM hizmet ihracatçısı ödülü / consecutive years of TİM service-export awards	ICOMIA refit cirosunda Türkiye'de ilk üçte / among Türkiye's top three in ICOMIA refit turnover

SeaNews Dergisi olarak, değerli vaktini ayırarak deneyimlerini bizimle paylaşan Begüm Doğulu'ya teşekkür ederiz. ■

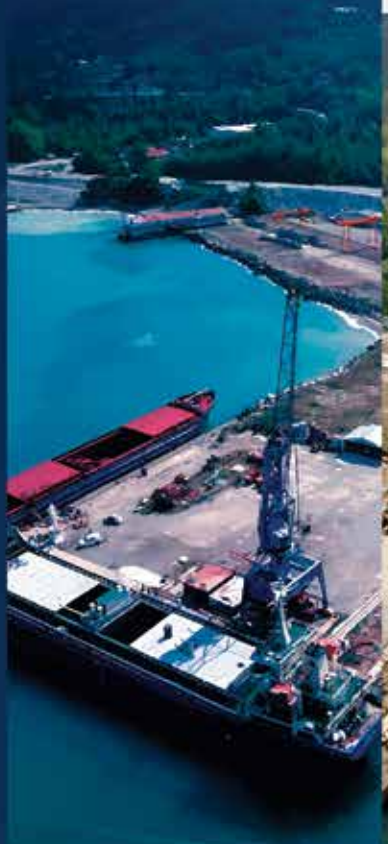
As SeaNews Magazine, we thank Begüm Doğulu for generously sharing her time and experience with us. ■

RÖPORTAJ / INTERVIEW: NERMİN İSTİKBAL

INEBOLU SHIPYARD

KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916

FEEL THE REAL HOSPITALITY





ADVANTAGES OF INEBOLU SHIPYARD

- **REAL SAVINGS** DUE TO CLOSE DESTINATION TO REACH FOR **ALL VESSELS IN THE BLACK SEA.**
- **ALL KIND OF REPAIRS** WORKS WITH **BEST CLIMATE CONDITIONS** ROUND THE YEAR.
- **KASTAMONU AIRPORT** IS ONLY **45 MINUTES** FAR FROM SHIPYARD.

HEAD OFFICE CONTACT

Address : Eğitim Mahallesi, Poyraz Sokak, Ertogay İş Merkezi. No: 3 Kat: 8 Daire: 23 - 24
Hasanpaşa Kadıköy İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 216 337 55 01 (pbx)
Fax : +90 216 337 50 91
E-mail : karavelioglu@karavelioglu.com
Web : inebolushipyard.com



Osman Öndeş

KÖŞE YAZISI

Aret Taşcıyan ile "Deniz ve Rizikolarla Geçen 50 Yıl"ın Anıları Üzerine...

Aret Taşcıyan, meslekte geçen kırk yıllık tanıklığını 2016'da "Deniz ve Rizikolarla Geçen 40 Yıl" adlı belge eserinde anlatmıştı. Aradan on yıl geçti; denizcilik sektöründe elli yılı geride bırakan Taşcıyan, bu kez çocukluk yıllarından başlayarak meslek yaşamını anlattı.

Taşcıyan'ın yaşam öyküsü Moda'da başlıyor. İlk ve orta öğrenimini Aramyan Uncuyan Okulu'nda gördü; 1967'de Robert Academy sınavını kazanarak yatılı burslu öğrenci oldu (bugünkü Robert College), 1975'te Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nden mezun oldu. Ocak 1976'da deniz sigortalarında uzman, P&I kulüpleri muhabiri ve Lloyd's temsilcisi J.W. Whittall & Co. Ltd.'de (bugünkü Vitsan A.Ş.) işe başladı; Türk denizcilik camiasının talebi üzerine 1984'te aynı şirkette sigorta brokerliğine yöneldi.

İki yıl Uluslararası Ticaret Odası'nda (ICC) Türkiye'yi temsil etti; 1988–1991 arasında İstanbul Üniversitesi'nde deniz sigortaları dersleri verdi. 1991'de üç yıllık sözleşmeyle ABD'ye taşındı; bir İngiliz brokerin New York şubesini yönetirken 1996'da Omni ile güçlerini birleştirdi.

Whittall'dan Lockton'a

Vitsan hikâyesi, Moda'dan komşuları Whittall ailesiyle çocukluk yıllarında başlıyor; şirkete katılmasını ona Roland James Whittall önermiş. Sir James William Whittall'ın 1873'te İstanbul'da kurduğu J.W. Whittall & Co., ticaret ve vapur acenteliğinin yanında gemi ve yangın sigortası acenteliği ile brokerliği yürütmüş, Londra piyasasıyla (Lloyd's gibi) güçlü bağlar kurmuştur; bugün Türkiye'nin en eski sigorta hizmet ve hasar tasfiye kuruluşlarından biri olan Vitsan'ın kökeni budur.

Omni'nin temelleri 1980'lerin başında Kaptan Emre Omur tarafından atıldı; ABD'li broker Lockton, 2018'de Omni'yi kısmen, 2022'de tamamen satın aldı. Taşcıyan bugün yılın yarısını New Jersey'de, yarısını Kadıköy Moda'da geçiriyor.

Deniz rizikoları ve savaş riski

Taşcıyan'a göre uluslararası düzenlemeler, gelişen gemi tasarımları ve sıkılaşan risk yönetimi sayesinde tam ziya ile sonuçlanan kazalar azaldı: son on yılın yıllık ortalaması 88 iken 2020'de 49'a geriledi. Çin, Endonezya, Filipinler, Doğu Akdeniz ve Karadeniz gibi yaşlı gemilerin çalıştığı, liman trafiğinin yoğun olduğu bölgeler tam ziyaların yüzde 50'sine ev sahipliği yapıyor. Kuru yük gemilerindeki tam kayıp artışı ise dikkatle izlenmesi gereken bir risk; armatörlerin üçüncü kişilere, çevreye ve yüke karşı sorumluluklarını güvence altına alan P&I kulüpleri seyrüsefer güvenliğinin temel taşı olmayı sürdürüyor.

Güncel gündem Karadeniz. Joint War Committee (JWC), yüksek risk bölgesini Karadeniz'in neredeyse tamamını kapsayacak biçimde genişletti; iç sular dahi teminat dışında. Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan karasuları ise 17 Eylül 2026'dan itibaren genişletilen savaş riski alanının dışında kalıyor. Savaş riski ek primleri yükselirken Taşcıyan, Türk armatörlere ait gemilerin saldırıya uğramasının ardından devlet katında nasıl bir önlem alınacağının beklendiğini de not ediyor.

Gençlere öğüt, kabotaj

Denizciliği meslek seçen gençlere önerisi net: önce iyi bir denizci olun. "Denizcilik kitapta, ofiste öğrenilmez"; mezun olur olmaz ofis aramak yerine denizde görev alınmalı, başarılı bir kaptan ya da başmühendis olmanın yolu denizcilik koşullarını bizzat yaşamaktan geçiyor.



Aret Taşcıyan: "Denizcilik kitapta, ofiste öğrenilmez."

Özellikle değindiği konu Kabotaj Kanunu. 815 sayılı Kanun 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girdi; karasularında ve limanlar arasında taşıma hakkı yalnızca Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilere tanındı. Taşcıyan'a göre bugünkü Türk kabotajı, bayrağımızı taşıyan gemilerin haklarını yeterince korumuyor. ABD'nin 1920 tarihli Jones Act'i çok daha sınırlayıcı: gemi ABD'de inşa edilmiş, ABD vatandaşı mürettebatla donatılmış, malik ve işletmecisi ABD vatandaşı olmalı; yalnızca bayrak yetmiyor. Bizde ise Çin'de yapılmış bir gemiye Türk bayrağı çekip belirli oranda yabancı personelle donatmak yeterli. Trump yönetiminin denizcilikte korumacılık yönündeki adımları, bu yolda daha çok mesafe almamız gerektiğini gösteriyor. ■

OSMAN ÖNDEŞ · 12.10.2026

COLUMN

On the Memoirs of Aret Taşcıyan and "Fifty Years of the Sea and Its Risks"…

Aret Taşcıyan told the story of forty years in the profession in his 2016 documentary memoir "Forty Years of the Sea and Its Risks". Ten years on, with fifty years in shipping behind him, he recounts his career once more, beginning with his childhood.

Taşcıyan's life story begins in Moda. He went to primary and secondary school at the Aramyan Uncuyan School, won a boarding scholarship to Robert Academy in 1967 and graduated from Middle East Technical University in 1975. In January 1976 he joined J.W. Whittall & Co. Ltd. (today's Vitsan A.Ş.), specialists in marine insurance, P&I club correspondents and Lloyd's representatives; at the request of the Turkish shipping community he moved into insurance broking within the same firm in 1984.

He represented Türkiye at the International Chamber of Commerce (ICC) for two years and, from 1988 to 1991, taught marine insurance at İstanbul University. In 1991 he moved to the United States on a three-year contract; while running the New York branch of a British broker he joined forces with Omni in 1996.

From Whittall to Lockton

The Vitsan story starts in childhood, with the Whittall family, his neighbours in Moda; it was Roland James Whittall who invited him to join the firm. Founded in İstanbul in 1873 by Sir James William Whittall, J.W. Whittall & Co. combined trading and steamship agency with ship and fire insurance agency and broking, and built strong ties with the London market (Lloyd's among them). That is the origin of Vitsan, today one of Türkiye's oldest insurance services and claims-settling firms.

Omni's foundations were laid in the early 1980s by Captain Emre Omur. The US broker Lockton bought Omni in part in 2018 and in full in 2022. Taşcıyan now spends half of each year in New Jersey and half in Kadıköy, Moda.

Marine risks and war risk

In Taşcıyan's view, international regulation, better ship design and tighter risk management have cut total losses: the annual average of the past ten years was 88, and it fell to 49 in 2020. Regions with old tonnage and dense port traffic (China, Indonesia, the Philippines, the Eastern Mediterranean and the Black Sea) still account for 50 per cent of total losses. Rising total losses among dry-bulk ships remain a risk to watch closely, and the P&I clubs, which secure shipowners' liabilities to third parties, the environment and cargo, remain a cornerstone of navigational safety.

The agenda today is the Black Sea. The Joint War Committee (JWC) has widened its high-risk area to cover almost the whole sea, and even internal waters are excluded from cover. The territorial waters of Türkiye, Bulgaria, Romania and Georgia fall outside the widened war-risk area from 17 September 2026. As war-risk additional premiums rise, Taşcıyan also notes that Turkish owners are waiting to see what the state will do after attacks on Turkish-owned ships.

Advice to the young, cabotage

His advice to young people choosing the sea is plain: first be a good seaman. "Seamanship is not learned from books or in an office"; instead of looking for an office job on graduation, go to sea, because the way to become a successful master or chief engineer is to live the conditions of the sea yourself.

One subject he raises in particular is the Cabotage Law. Law No. 815 entered into force on 1 July 1926; the right to carry cargo in territorial waters and between ports went only to Turkish citizens and Turkish-flag ships. In Taşcıyan's view, Turkish cabotage today does not protect the rights of ships flying our flag sufficiently. The US Jones Act of 1920 is far more restrictive: the ship must be built in the United States, crewed by US citizens and owned and operated by US citizens; the flag alone is not enough. Here, hoisting the Turkish flag on a ship built in China and crewing her with a certain share of foreign personnel is enough. The protectionist steps the Trump administration has taken in shipping show that we still have a long way to go. ■

OSMAN ÖNDEŞ · 12 October 2026



The Aramyan Uncuyan Primary School in Moda, where Aret Taşcıyan began his schooling.



J.W. Whittall & Co. Ltd. advertisement in the publication of the American Chamber of Commerce for the Levant.



James Whittall and his family and relatives celebrate their 60th wedding anniversary at the Big House in Moda. Source: Levantine Heritage Foundation archive.



Av. Selçuk Esenyel

HUKUK NOTU

JWLA-035: Karadeniz'de Yeni Listeli Bölge

Lloyd's Ortak Savaş Komitesi 16 Eylül 2026'da Karadeniz'in neredeyse tamamını Listeli Bölge'ye aldı; dört kıyıdaş ülkenin karasuları dışındaki her sefer artık bildirim, ek prim ve çarter yönünden ayrıca değerlendirilmeli.

Lloyd's Market Association (LMA) ile International Underwriting Association (IUA) bünyesinde faaliyet gösteren Ortak Savaş Komitesi (Joint War Committee – JWC), 16 Eylül 2026 tarihinde yayımladığı JWLA-035 sayılı sirkülerle Karadeniz Listeli Bölge (Listed Area) tanımını önemli ölçüde değiştirmiştir. Değişiklik, Karadeniz'de ticaret yapan gemiler bakımından savaş rizikoları sigortası, ek prim yükümlülükleri, sefer planlaması ve çarter sözleşmelerinden doğan hak ve sorumluluklar yönünden önem taşımaktadır.

Karadeniz Bölgesinin Tanımı

JWLA-035 ile Karadeniz'in koordinatlara dayalı önceki tanımı kaldırılmış, yerine "Rusya ve Ukrayna dışındaki kıyıdaş ülkelerin karasuları hariç olmak üzere Karadeniz" ifadesi getirilmiştir. Buna göre Karadeniz'in neredeyse tamamı Listeli Bölge kapsamına alınmış; Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan karasuları kapsam dışında bırakılmıştır. Rusya ve Ukrayna karasuları Listeli Bölge içinde kalmaya devam etmektedir. Azak Denizi, Ukrayna'nın belirli iç suları, Rusya kontrolündeki alanlar ve Kırım'a ilişkin mevcut hükümler de yürürlüktedir.

Değişikliğin Seferler Bakımından Önemi

Önceki tanımda Karadeniz'in güneyinde geniş bir alan Listeli Bölge dışında kalıyordu; Türk Boğazları'ndan Karadeniz'e giren veya Bulgaristan, Romanya ya da Gürcistan limanlarına uğrayan bazı gemiler, rotalarına göre Listeli Bölge'ye hiç girmeden seyredebiliyordu. JWLA-035 bu durumu esaslı biçimde değiştirmiştir.

Yeni tanıma göre Boğaz'dan Karadeniz'e giren bir gemi, Türkiye karasularından çıktığı anda Listeli Bölge'ye girmiş olabilir. Bulgaristan, Romanya veya Gürcistan'daki bir liman ile ilgili kıyı devletinin karasuları Listeli Bölge dışında kalsa da o limana giden rota Listeli Bölge'den geçebilir. Değerlendirme, yalnızca varış limanına göre değil, geminin fiilî rotası ve uygulanacak karasuyu sınırları dikkate alınarak yapılmalıdır.

Savaş Rizikoları Sigortasına Etkisi

Bir bölgenin JWC tarafından Listeli Bölge olarak belirlenmesi, o bölgeye sefer yapılmasını yasaklamadığı gibi sigorta teminatının kendiliğinden sona erdiği anlamına da gelmez. Bununla birlikte Listeli Bölge'ye giriş, sigortacılar açısından artan bir risk oluşturur ve poliçe şartlarına göre şunları gerektirebilir:

- sigortacılara önceden bildirim;
- sefere özgü onay;
- ihlal teminatı (breach cover) düzenlenmesi;
- ek prim (Additional Premium – AP) ödenmesi;
- ek teminat şartlarının kabulü.

Karadeniz seferi planlayan armatör ve işletmeciler, hareketten önce Tekne Harp ve ilgili diğer savaş rizikosu poliçelerini gözden geçirmeli; poliçeye hangi JWLA listesinin dâhil edildiğini, iptal ve yeniden yürürlük hükümlerini, Listeli Bölge'ye giriş bildirim şartlarını, ek prim gerekliliklerini ve coğrafi seyir sınırlarını kontrol etmelidir. Sirkülerin 16 Eylül 2026'da yayımlanmış olması, yeni listenin aynı tarihte her poliçe bakımından kendiliğinden yürürlüğe girdiği anlamına gelmez; uygulama tarihi ve mekanizması poliçe şartlarına ve sigortacının bildirimine göre belirlenir.

> **Boğaz'dan Karadeniz'e giren bir gemi, Türkiye karasularından çıktığı anda Listeli Bölge'ye girmiş olabilir.**
>
> **Av. Selçuk Esenyel**
> Esenyel Hukuk Bürosu



LEGAL NOTE

JWLA-035: The Black Sea Listed Area Redrawn

On 16 September 2026 Lloyd's Joint War Committee brought almost the whole Black Sea into the Listed Area; outside four coastal states' territorial waters every voyage now needs a war-risk, premium and charterparty check.

On 16 September 2026 the Joint War Committee (JWC), established within the Lloyd's Market Association (LMA) and the International Underwriting Association (IUA), issued JWLA-035, introducing a significant change to the definition of the Black Sea Listed Area. The change matters for war risks insurance, additional premium obligations, voyage planning and the rights and responsibilities of the parties under charterparties for vessels trading in the Black Sea.

Definition of the Black Sea Area

Under JWLA-035 the previous coordinate-based definition has been removed and replaced with the wording "Black Sea excluding territorial waters of adjoining countries other than Russia and Ukraine". Almost the entire Black Sea has thus been brought within the Listed Area, while the territorial waters of Türkiye, Bulgaria, Romania and Georgia remain excluded. Russian and Ukrainian territorial waters remain within the Listed Area, and the existing provisions on the Sea of Azov, specified inland waters of Ukraine, Russian-controlled areas and Crimea remain in force.



Significance for Voyages

Under the previous definition a substantial area in the southern Black Sea lay outside the Listed Area, so that, depending on their route, vessels entering through the Turkish Straits or calling at ports in Bulgaria, Romania or Georgia could navigate without entering it. JWLA-035 has materially changed this position.

Under the new definition a vessel entering the Black Sea through the Bosphorus may enter the Listed Area once it leaves Türkiye's territorial waters. Similarly, although a port in Bulgaria, Romania or Georgia and the territorial waters of that coastal state lie outside the Listed Area, the route to the port may pass through it. The assessment must therefore be made by reference not only to the destination port but also to the vessel's actual route and the applicable territorial sea limits.

Effect on War Risks Insurance

Designation of an area as a Listed Area neither prohibits voyages to it nor, by itself, terminates insurance cover. Entry into a Listed Area may, however, represent an increased risk for war risks insurers and, depending on the policy, may require:

- prior notice to insurers;
- voyage-specific approval;
- arrangement of breach cover;
- payment of an Additional Premium (AP);
- acceptance of additional terms of cover.

Shipowners and operators planning a Black Sea voyage should therefore review their Hull War and other war risks policies before departure, checking in particular which JWLA list is incorporated, the cancellation and reinstatement provisions, the notice requirements for entering a Listed Area, the Additional Premium requirements and the trading or navigation limits. Publication of JWLA-035 on 16 September 2026 does not mean that the new list automatically took effect under every policy on that date; the date and mechanism depend on the policy terms and on any notice issued by the insurer.

> **A vessel entering the Black Sea through the Bosphorus may enter the Listed Area once it leaves Türkiye's territorial waters.**
>
> **Av. Selçuk Esenyel**
> Esenyel Law Firm

Operational Considerations

The positions and planned routes of vessels already in the Black Sea or scheduled to trade there should be reassessed. For voyages to ports in Türkiye, Bulgaria, Romania or Georgia, the fact that the port lies outside the Listed Area is not sufficient on its own; it should also be determined whether the vessel will enter the Listed Area on the way to or from that port. Where coastal navigation within territorial waters is planned, the route should be confirmed with the insurer in advance and, where necessary, be capable of being evidenced by AIS, passage-plan and ECDIS records.

Operasyonel Hususlar

Karadeniz'de bulunan veya orada sefer yapması planlanan gemilerin konumları ve rotaları JWLA-035 ışığında yeniden değerlendirilmelidir. Türkiye, Bulgaristan, Romanya veya Gürcistan limanlarına yapılacak seferlerde limanın Listeli Bölge dışında olması tek başına yeterli değildir; geminin o limana giderken veya oradan ayrılırken Listeli Bölge'ye girip girmeyeceği de belirlenmelidir. Karasuları içinde kıyı seyri planlanıyorsa rota sigortacıyla önceden teyit edilmeli ve gerektiğinde AIS, sefer planı ve ECDIS kayıtlarıyla ispat edilebilmelidir.

Çarter Sözleşmeleri

Değişiklik mevcut ve gelecekteki çarter sözleşmelerini de etkileyebilir. CONWARTIME, VOYWAR veya benzeri savaş rizikosu klozlarını içeren sözleşmeler özellikle şu yönlerden incelenmelidir:

- sigorta teminatının mevcudiyeti;
- mürettebata ödenecek ek ücret veya primler;
- alternatif rota ve rotadan sapma hükümleri;
- ek savaş rizikosu primlerinden hangi tarafın sorumlu olduğu;
- armatörün savaş rizikosuna açık bölgelere ilişkin talimatları reddetme hakkı;
- sigortacıların taleplerinden doğan ek masrafların paylaşımı.

Varış limanı Listeli Bölge dışında olmakla birlikte gemi o limana ulaşmak için Listeli Bölge'den geçmek zorundaysa, ek primin ve diğer ek masrafların çarter sözleşmesi kapsamında hangi tarafa ait olacağı ayrı bir önem kazanır.

Römorkaj, Kurtarma ve Ölü Gemi Operasyonları

Yeni tanım, Karadeniz'deki römorkaj, kurtarma, enkaz kaldırma ve ölü gemi çekme operasyonları bakımından da dikkate alınmalıdır. Bu operasyonlara katılan gemi ve römorkörler riskli bölgesinde daha uzun süre kalabileceğinden ve rota farklılık gösterebileceğinden, savaş rizikosu teminatı sigortacılarla operasyon bazında teyit edilmeli; operasyon planı, rota, tahminî süre, römorkör ve çekilen gemiye ilişkin bilgiler ile acil durum planı, teminat şartları ve ek primin önceden kararlaştırılabilmesi için sigortacılara sunulmalıdır.

Armatör ve İşletmecilere Öneriler

Hareketten önce geminin rotası yeni Listeli Bölge sınırlarıyla karşılaştırılmalı, poliçe gereği bildirimler zamanında yapılmalı ve gerektiğinde ek prim ile teminata ilişkin yazılı teyit sigortacıdan alınmalıdır. Seferin çarter sözleşmesi kapsamında ek prim, ek mürettebat masrafı veya başka giderler doğurabileceği hâllerde ilgili hükümler, sefer talimatı kabul edilmeden önce gözden geçirilmelidir.

JWLA-035, Karadeniz'de savaş rizikolarının değerlendirilmesinde önemli bir coğrafi değişiklik getirmiştir. Daha önce Listeli Bölge'ye girmeden yapılabilen bazı seferler, geminin Türkiye, Bulgaristan, Romanya veya Gürcistan karasularından çıkmasıyla Listeli Bölge'ye girişle sonuçlanabilir. Her sefer; fiilî rota, uygulanacak poliçe, sigortacıların talepleri ve çarter hükümleri dikkate alınarak ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Bu yazı genel bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır; her olay, ilgili poliçe, çarter sözleşmesi ve sefer koşulları ışığında ayrıca değerlendirilmelidir. ■

AV. SELÇUK ESENYEL · Ekim 2026

Charterparty Considerations

The amendment may also affect existing and future charterparties. Those incorporating CONWARTIME, VOYWAR or similar war risks clauses should be reviewed in particular for:

- the availability of insurance cover;
- additional crew wages or bonuses;
- alternative route and deviation provisions;
- which party bears additional war risks premiums;
- the Owners' right to refuse orders involving areas exposed to war risks;
- the allocation of additional costs arising from insurers' requirements.

Where the destination port lies outside the Listed Area but the vessel must pass through it to get there, the allocation of any Additional Premium and other additional costs under the charterparty becomes particularly important.

Towage, Salvage and Dead-Ship Operations

The new definition should also be taken into account for towage, salvage, wreck removal and dead-ship towage in the Black Sea. As the vessels and tugs involved may remain within the risk area for longer than on a standard commercial voyage, and as the operational route may differ, war risks cover should be confirmed with insurers on an operation-specific basis; the operation plan, intended route, estimated duration, details of the tug and the tow and the contingency plan should be submitted so that cover and any Additional Premium can be agreed in advance.

Recommendations

Before departure the vessel's intended route should be compared with the boundaries of the new Listed Area, all notices required under the policy should be given on time and, where necessary, written confirmation of the Additional Premium and the applicable cover obtained from the insurer. Where a voyage may give rise to an additional war risks premium, additional crew costs or other expenses under the charterparty, the relevant provisions should be reviewed before the voyage order is accepted.

JWLA-035 has introduced a significant geographical change to the assessment of war risks in the Black Sea. Voyages that could previously be performed without entering the Listed Area may now result in entry once the vessel leaves the territorial waters of Türkiye, Bulgaria, Romania or Georgia. Each voyage should therefore be assessed case by case, taking into account the actual route, the applicable policy, the insurers' requirements and the charterparty. This note is for general information only; each matter should be assessed separately in the light of the relevant policy, charterparty and voyage conditions. ■

AV. SELÇUK ESENYEL · October 2026



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

BV
1828

www.gemtac.com

GEMTAC GEMİ TALİ ACENTELİĞİ VE BOT HİZMETLERİ A.Ş.

Kazlıçeşme Mah. Liman Sok. No:1 DK. 6 Zeytinburnu/İSTANBUL

TEL : +90 212 416 72 00 FAX : +90 212 416 76 33 GSM : +90 533 689 36 95

E-Posta : operation.zeyport@gemtac.com Instagram : @gemtac_as



Aret Taşcıyan

KÖŞE YAZISI

Nordic Plan 2013'ün 2027 Sürümü

2027'ye doğru ilerlerken uluslararası tekne makine sigorta piyasaları rekabetçi özelliğini korumakta, kapasite fazlalığı devam etmektedir. CEFOR verilerine göre 2026'nın ilk altı ayında hasar frekanslarında 2024 ve 2025'e kıyasla görülen artış, fazla kapasitenin yarattığı rekabetçi durumu değiştirememektedir. Olumlu yanı, tam ziya hasarlarında bir artış görülmemesidir.

Özellikle makine hasarlarında hem frekans hem maliyet yönünden ciddi artışlar gözlenmektedir. Onarım, işçilik ve yedek parça maliyetlerinin sürekli arttığı bir ortam hasar tazminatlarını da olumsuz etkilemektedir. Dünya filosunun yaş ortalamasının hâlâ yüksek olması, makine hasarlarının yüksek seyretmesinin başlıca nedeni olarak görülmektedir.

Kızıldeniz, Hürmüz Boğazı ve Karadeniz gibi bölgelerdeki jeopolitik gerilimlerin yarattığı rizikolar hem sigortalar hem denizcilerin güvenliği ve sağlığı açısından ciddi olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu bölgelerdeki yaptırım uygulamaları ve siyasi çekişmeler de sigortalı, sigortacı, taşıyan ve taşıtan arasındaki tansiyonu yükseltmekte, sıra dışı uygulamalara yol açmaktadır.

Bu kısa seyirden sonra, gelin asıl konumuz olan Skandinav sigorta kurallarında 1 Ekim 2026'da yapılan başlıca değişikliklere bakalım. Nordic Marine Insurance Plan (NMIP) olarak bilinen Skandinav sigorta şartlarına sigortalıların lehine yeni bir dizi yorum getirilerek NMIP 2013'ün 2027 sürümü yürürlüğe girmiştir.

NMIP, sigortacıların (CEFOR) ve Norveç, İsveç, Danimarka ve Finlandiya armatör birliklerinin birlikte tartışarak kararlaştırdıkları, dünyada örneği olmayan bir kurallar bütünüdür. İlk uygulaması 1871 yılında olup günümüze değin güncel şartlara uyum sağlayarak kendini yenilemiştir.

Yeni sürümün en önemli yönlerinden biri Tekne Harp ve Gelir Kaybı (Loss of Hire) Harp sigortalarında görülmektedir. Güncel savaş şartlarının yarattığı rizikolar sonucu bir geminin resmî blokaj, el konma veya fiziki hasara maruz kalmadan ticari seferlerini ifa edememesi veya bu seferlerin gecikmesi yüzünden uğradığı ekonomik zararlar bundan böyle NMIP şartları dâhilinde sigorta teminatı altına alınabilecektir. Savaş durumunda navigasyon rotalarına getirilen kısıtlama ve değişiklikler, siyasi müdahaleler, limanların kapatılması veya ticarete sınırlı açılması, güvenlik açısından gündemdeki tehditler bu tür olaylara örnektir. Yani sigortacılar bundan böyle bir geminin ticari kullanımdan yoksun kalmasının nedenlerini sigortalı açısından daha olumlu değerlendirecektir.

Bunun yanı sıra yaptırımlar ve uyum yasaları bakımından sigortacıların durumu güçlendirilmiş, sigortalıların mükellefiyetleri ciddi şekilde artırılmıştır. Sigortalının yaptırımlar konusunda gerekli özeni gösterme zorunluluğu (Due Diligence) sigortanın vazgeçilmez bir şartı hâline getirilmiştir. Sigortalı, poliçeden önce ve tüm poliçe süresince para aklamaya aracılık etmeyeceğini, terörizmi desteklemeyeceğini ve yaptırımlara uyacağını teyit etmek zorundadır. Bunlardan herhangi birinin gerçekleşmemesi poliçenin geçersiz olacağı anlamına gelmektedir.

2027 sürümündeki diğer önemli değişiklikleri şöyle sıralayabiliriz.

Clause 1-4A, 1-4B ve 1-4C klozlarındaki uyuşmazlık çözümleri ve tahkim ile ilgili bölümler

NMIP 2013'te uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk ve mahkemeler (Governing Law and Jurisdiction) Clause 1-4A altında tek başlıkta, tahkim ise ayrı ve seçmeli bir klozda ele alınırken NMIP 2027'de hukuk, mahkemeler ve tahkim 1-4A, 1-4B ve 1-4C klozları tahtında birbirinden bağımsız olarak düzenlenmektedir. Taraflar uyuşmazlıkları tahkim yoluyla çözmeyi tercih ettiklerinde tahkim yetkisi münferiden Nordic Offshore and Maritime Arbitration Association'a (NOMA) tahsis edilmiştir.

Clause 15-11, 15-17 Tam Ziya, Blocking and Trapping

Yeni sürüm, Clause 2-9 (1) (a)'da izah edilen klasik savaş tehlikelerinden kaynaklanan tam ziya kavramını daha da genişletmiş; savaş tehlikeleri, yabancı devlet müdahaleleri, terörizm ve her türlü siyasi motivasyonlu şiddet hareketleri sonucu gemisini en az 12 ay kullanmaktan yoksun kalan sigortalının tam ziya ilan edebileceğini belirtmiştir.

Yeni sürüm Blocking and Trapping kavramına da açıklık getirerek, engelleme veya blokaj fiziksel hasara yol açmış olsun ya da olmasın, savaş tehlikelerinin yarattığı tehditler bir geminin limandan hareketini engelliyorsa sonucun tam ziya olarak yorumlanabileceğini söylemektedir.

Clause 15-17 Loss of Hire, Kira Kaybı (LOH)

Eski sürümde bir rizikonun LOH teminatına girebilmesi için geminin H&M teminatına giren fiziksel bir engelleme yüzünden hareketten yoksun kalması gerekiyordu. NMIP 2027 bu kapsamı genişleterek şöyle demiştir:

Engelleme fiziksel hasara yol açmış olsun ya da olmasın, bir geminin bulunduğu kısıtlayıcı bölgeden hareketi Clause 2-9 (1) (a)'daki klasik harp tehlikelerinden veya yabancı devlet müdahalesinden kaynaklanan bir tehdit yüzünden gerçekleşiyorsa sigortalı LOH teminatı tahtında hasar ihbarında bulunabilir. Yanlış anlamaya mahal vermemek için can alıcı bir noktaya değinmek istiyorum: Bahsedilen tehdit acil, kaçınılmaz, özgül ve belirleyici olmalıdır. Ayrıca bu genel bir kural olmayıp her olay kendi içinde münferiden değerlendirilecektir.

Görüldüğü üzere Orta Doğu'da ve Karadeniz'de süregelen savaşlar Skandinav sigortacıları hareketegeçirmiş; günün jeopolitik şartlarına uyum için deniz sigortalarında, özellikle Harp Riskleri bölümünde, sigortalı lehine birtakım değişikliklere gidilmiştir.

Sigorta şartlarında sigortalı lehine bazı düzenlemeler yapılsa da yaptırımlar, uyum yasaları ve özen yükümlülükleri hem sigortacılar hem sigortalılar için korkulu rüya olmaya devam etmektedir. Her gün değişen yaptırımları takip etme ve bunlara uyum çabaları yüzünden gerçek işlerimiz olan taşımacılık, sigortacılık, bankacılık gibi asil görevlerimizi yerine getiremez hâle gelmiş durumdayız. AB ülkeleri, Birleşik Krallık ve ABD bu keyfî yaptırımları uygulamaya koyup biz sigortacılara ve bankacılara jandarmalık görevini yükleyince bu külfet bir süre daha devam edeceğe benziyor. ■

ARET TAŞCIYAN · Ekim 2026

COLUMN

The 2027 Version of the Nordic Plan 2013

Changes to the Scandinavian marine insurance rules, in force since 1 October 2026: war and loss-of-hire (LOH) cover widens in favour of the assured, while sanctions compliance and due diligence grow heavier.

As we head towards 2027, the international hull and machinery insurance markets retain their competitive character and overcapacity continues. According to CEFOR data, the rise in claims frequency in the first six months of 2026, compared with 2024 and 2025, has not been enough to undo the competitive conditions created by surplus capacity. On the positive side, there has been no increase in total-loss claims.

Serious increases are being seen in machinery claims in particular, in both frequency and cost. An environment in which repair, labour and spare-part costs rise continually also has an adverse effect on claims payments. The high average age of the world fleet is regarded as the main reason why machinery claims remain at a high level.

The risks created by geopolitical and political tensions in regions such as the Red Sea, the Strait of Hormuz and the Black Sea have serious adverse consequences both for insurance and for the safety and health of seafarers. Sanctions enforcement and political disputes in these regions also heighten the tension between the assured, the insurer, the carrier and the shipper, and lead to unusual practices.

After this brief voyage through the world of insurance and shipping, let us take a look at our real subject: the main changes made on 1 October 2026 to the Scandinavian insurance rules. With a new series of interpretations in favour of the assured introduced into the Scandinavian insurance terms known as the Nordic Marine Insurance Plan (NMIP), the 2027 version of the Nordic Marine Insurance Plan 2013 has entered into force.

The NMIP consists of a set of insurance rules, without parallel anywhere in the world, that insurers (CEFOR) and shipowners (the Norwegian, Swedish, Danish and Finnish Shipowners' Associations) have agreed by coming together and debating them. First applied in 1871, it has reached the present day by adapting to current conditions and renewing itself.

One of the most important aspects of the new version is found in Hull War and Loss of Hire War insurance. As a result of current war conditions and the risks they create, it has become possible for the economic losses suffered by a vessel that cannot perform its commercial voyages, or whose voyages are delayed, without being subjected to an official blockade, seizure or physical damage, to be covered by insurance under the NMIP terms from now on. Examples of such events are restrictions and changes imposed on navigation routes in wartime, political interventions, the closure of ports or their limited opening to trade, and the security threats currently on the agenda. In other words, insurers will from now on assess, and decide on, the reasons why a vessel is deprived of commercial use from a standpoint more favourable to the assured.

In addition, the position of insurers has been strengthened with regard to the application of sanctions and compliance laws, and the obligations of the assured in this respect have been increased considerably. The assured's duty of care in matters of sanctions, or its obligation to exercise due diligence, has been made an indispensable condition of the insurance. Before the policy is issued and throughout the entire policy period, the assured must confirm that it will not act as an intermediary in money-laundering activities, will not attempt to support terrorism and will comply with sanctions. Failure to meet any one of these means that the insurance policy will be invalid.

The other important changes in the 2027 version can be listed as follows.

Clauses 1-4A, 1-4B and 1-4C: the provisions on dispute resolution and arbitration

Under NMIP 2013, the governing law and courts applicable to dispute resolution (Governing Law and Jurisdiction) were dealt with under a single heading in Clause 1-4A, while arbitration was dealt with in a separate, optional clause. In NMIP 2027, Governing Law, Jurisdiction and Arbitration are treated separately and independently of one another under Clauses 1-4A, 1-4B and 1-4C. Where the parties choose to resolve their disputes by arbitration, the arbitral authority has been allocated solely to the Nordic Offshore and Maritime Arbitration Association (NOMA).

Clauses 15-11 and 15-17: Total Loss, Blocking and Trapping

The new version has widened still further the concept of total loss arising from the classic war perils described in Clause 2-9 (1) (a), and states that the assured may declare a total loss where, as a result of war perils, intervention by foreign states, terrorism and any politically motivated acts of violence, it is deprived of the use of its vessel for at least 12 months.

The new version also brings clarity and breadth to the concept of Blocking and Trapping, stating that, whether or not the blocking or blockade has caused physical damage, if threats created by war perils prevent a vessel from leaving port, the outcome may be interpreted as a total loss.

Clause 15-17: Loss of Hire (LOH)

Under the old version, for a risk to come within LOH cover, the vessel had to be deprived of movement by a physical obstruction covered under H&M cover. NMIP 2027 has widened this scope and states as follows:

Whether or not the obstruction has caused physical damage, if a vessel's movement out of the restricted area in which it is located results from a threat arising from the classic war perils set out in Clause 2-9 (1) (a) or from the intervention of foreign states, the assured is entitled to notify a claim under the LOH cover. To avoid any misunderstanding, I should like to touch here on a crucial point. The threat in question must be imminent, inevitable, specific and decisive. Moreover, this is not a general rule; each event will be assessed individually on its own merits.

As can be seen from the matters I have touched on above, the wars continuing in the Middle East and the Black Sea have spurred the Scandinavian insurers into action, and to adapt to the geopolitical conditions of the day they have made a number of changes in marine insurance in favour of the assured, particularly in the War Risks section.

Although certain provisions in favour of the assured are being made in the insurance terms, the sanctions being applied, the compliance laws and the duties of care continue to be a nightmare for insurers and the assured alike. Because of our efforts to keep up with sanctions that change every day and to comply with them, we have become unable to carry out our noble duties, the real work we do: transport, insurance and banking. Now that the EU countries, the United Kingdom and the USA have put these arbitrary sanctions into effect and have loaded the task of policing them onto us, the insurers and the bankers, this burden looks set to continue for some time. ■

ARET TAŞCIYAN · October 2026

1



2



1 **İMEAK Deniz Ticaret Odası Meslek Komiteleri ve Meclis Üyeleri Seçimi'nde (soldan) Uzmar Denizcilik'ten Noyan Altuğ, ZMA Denizcilik'ten Ömer İstikbal, Dr. Cahit İstikbal ve Dalga Kargo'dan Murat Akyüz.**

At the İMEAK Chamber of Shipping professional committees and assembly members election (from left): Noyan Altuğ of Uzmar Denizcilik, Ömer İstikbal of ZMA Denizcilik, Dr. Cahit İstikbal and Murat Akyüz of Dalga Kargo.

2 **Begüm Doğulu, 2026 Balık Günü geçit töreni sırasında.**

Begüm Doğulu during the 2026 Fish Day parade.





3 **İMEAK Deniz Ticaret Odası komite üyeleri seçiminde (soldan) Cahit İstikbal, Metin Kalkavan, eşi, Nezih Manavoğlu ve Mehmet Akyol.**

At the İMEAK Chamber of Shipping committee elections (from left): Cahit İstikbal, Metin Kalkavan, his wife, Nezih Manavoğlu and Mehmet Akyol.

4 **İstanbul'daki Ship Route konferansında (sağdan) Dr. Cahit İstikbal, İMEAK DTO başkan adayı Recep Düzgit, Av. Gülay Aygül ve Esenyel Hukuk Bürosu'ndan Kaptan Deha Aydın.**

At the Ship Route conference in İstanbul (from right): Dr. Cahit İstikbal, İMEAK chairman candidate Recep Düzgit, attorney Gülay Aygül and Capt. Deha Aydın of Esenyel Law Firm.







5 **Cahit İstikbal, Mustafa Can, Ceren Can, Nuri Mert Can ve Ömer Asmalı, Ship Route konferansında.**

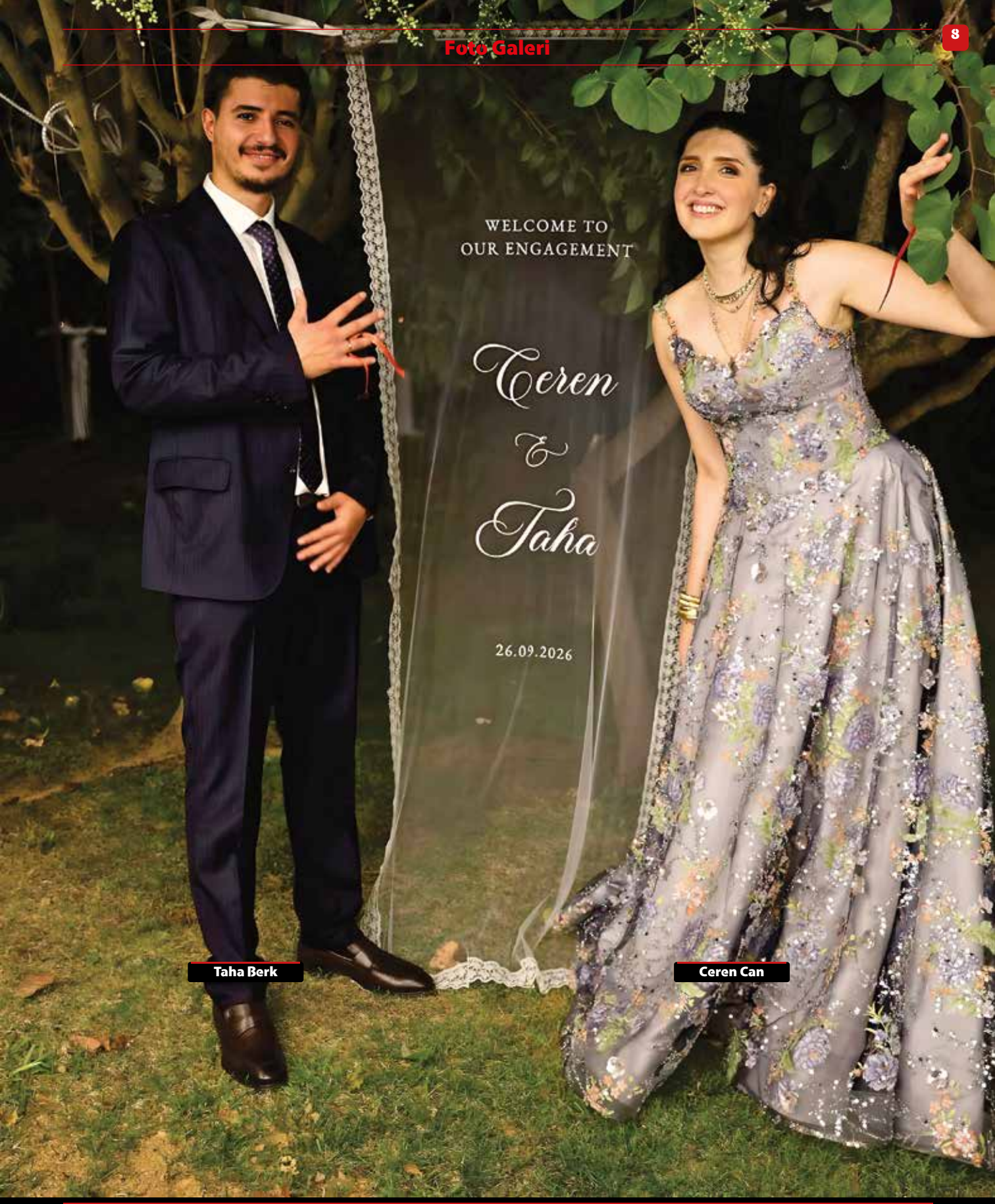
Cahit İstikbal, Mustafa Can, Ceren Can, Nuri Mert Can and Ömer Asmalı during the Ship Route conference.

6 **Kaptan Mustafa Can, Ceren Can ve Nuri Mert Can, Ship Route konferansında ailece SeaNews objektifine poz verdi.**

Capt. Mustafa Can, Ceren Can and Nuri Mert Can, a family portrait for SeaNews at the Ship Route conference.

7 **Banu Atilla, Değer Pamuk, Ufuk Teker, Tuğçe Tekerek ve Çiğdem Temelli, Ship Route konferansı gala yemeğinde.**

Banu Atilla, Değer Pamuk, Ufuk Teker, Tuğçe Tekerek and Çiğdem Temelli at the Ship Route conference gala dinner.



Taha Berk

Ceren Can

8 **Kaptan Mustafa Can ile deniz ressamı Ayşen Can'ın biricik kızı Ceren Can, Taha Berk ile nişanlandı.**
Ceren Can, the only daughter of Capt. Mustafa Can and marine painter Ayşen Can, got engaged to Taha Berk.







9 **Dr. Cahit İstikbal ve Mehmet Akyol, Kaptan Bülent Dandin'in ev sahipliğinde düzenlenen orkestra buluşmalarında.**

Dr. Cahit İstikbal and Mehmet Akyol at the orchestra gatherings hosted by Capt. Bülent Dandin.

10 **Dr. Cahit İstikbal ve Prof. Dr. Pınar Akan, Omni Sigorta'nın düzenlediği gecede.**

Dr. Cahit İstikbal and Prof. Dr. Pınar Akan at the evening hosted by Omni Sigorta.

11 **Av. Selçuk Esenyel (ortada), İMEAK DTO'nun iki başkan adayı Recep Düzgit (solda) ve Şadan Kaptanoğlu (sağda) ile.**

Attorney Selçuk Esenyel (centre) with the two İMEAK DTO chairman candidates, Recep Düzgit (left) and Şadan Kaptanoğlu (right).

ISTFIX

AYLIK DEĞERLENDİRME · MONTHLY REVIEW
FREIGHT MARKET REVIEW

Koster Pazar Raporları, 38–42. haftalar · 21 Eylül – 19 Ekim 2026 · for coastal traders

ISTFIX COMPOSITE	2–4K DWT · USD/GÜN	4–6K DWT · USD/GÜN	6–8K DWT · USD/GÜN	8–12K DWT · USD/GÜN
763	**2.496**	**3.220**	**4.343**	**6.047**
19 Ekim · 5 hf ort. 716 ay başı 671 · m/m +%11,4 · y/y –%0,7	5 haftalık ortalama · 5-week average ay başı 2.340 · ay sonu 2.661	5 haftalık ortalama · 5-week average ay başı 3.019 · ay sonu 3.433	5 haftalık ortalama · 5-week average ay başı 4.072 · ay sonu 4.630	5 haftalık ortalama · 5-week average ay başı 5.669 · ay sonu 6.446

ISTFIX beş haftanın sonunda 763: ortalama %11 yukarıda

ISTFIX Bileşik Endeksi, 21 Eylül – 19 Ekim'i kapsayan beş haftada 671 puandan 718'e çıktı, 712'de tutundu, 673'e gerileyip 713'e döndü ve son haftada 763 ile dönemin zirvesine ulaştı. Beş haftalık ortalama 716 puan; bir ay önceki haftaların %11 üzerinde, geçen yılın aynı haftalarının %1 altında. Yükselişi, yüksek savaş riski primleri ve pahalı yakıt ortamında riskli rotalara daha az geminin yönelmesi taşıdı; Romanya ve Bulgaristan yüklemeleri zayıf kaldı. Son haftada Karadeniz'de artan risk primleri, Kıta Avrupası'nda canlanan ticaret ve hafifçe gevşeyen yakıt fiyatları endeksi 763'e, dönemin en yüksek düzeyine taşıdı.

Over the five weeks from 21 September to 19 October, the ISTFIX Composite Index rose from 671 points to 718, held at 712, slipped to 673, returned to 713 and ended the period at a high of 763. The five-week average of 716 points is 11 percent above the same weeks a month earlier and about 1 percent below the same weeks of last year. The rise was carried by high war-risk premiums and expensive bunkers, with fewer vessels taking the risky routes, while Romanian and Bulgarian loadings stayed weak. In the final week higher Black Sea risk premiums, a pick-up in Continental trade and slightly lower bunker prices lifted the index to 763.

İSTFIX BİLEŞİK ENDEKS · COMPOSITE INDEX

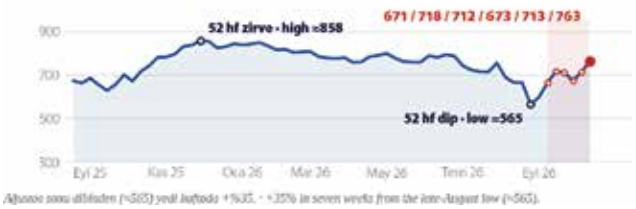


BAĞLAM · CONTEXT

+%11,4
ay ort. / bir ay önceki haftalar · m/m

–%0,7
geçen yılın aynı haftaları · y/y

SON 12 AY · LAST 12 MONTHS



AYLIK NAVLUN BASAMAKLARI · MONTHLY RATE LADDER



SELECTED INDICATIVE FIXTURES 63 işlemden seçilmiş 10'u · 10 of 63 fixtures

Hf · Wk	DWT	Cargo · Yük	Load / discharge port	L/D t/day$
38	870	Steel products	Thessaloniki–Termini Imerese	1000/1000	86.00
38	7,000	Wheat (47')	Izmail–İzmir	1500/1200	55.00
39	6,000	Sunflower seeds (88')	Orlivka–Mersin	1000/1000	125.00
39	7,700	Wheat	Galati–Marmara	1500/1500	30.00
40	7,000	Coal	Novorossiysk–Marmara	1500/1500	90.00
40	8,000	Salt in bulk	El Arish–Braila	1500/1500	17.00
41	9,000	Wheat	Izmail–Egypt Med.	1750/2000	104.00
41	12,000	Corn (50')	Reni–Mersin / İskenderun / Lebanon	2500/2000	89.00
42	5,000	Steel	Novorossiysk–Israel	1500/1500	130.00
42	8,000	Wheat	Izmail–Egypt Med.	1500/1500	115.00

YUKLEME BOLGESINE GORE · BY LOAD REGION



63 işlem
beş haftada bildirilen gösterge işlem · fixtures in five weeks
417.970 t toplam parti · ort. 6.634 t

$71/t
basit ortalama navlun · simple average freight
medyan $80 · aralık $17–130

2,4×
Ukrayna/Romanya buğday navlunu · UA vs RO wheat
ort. $90 / $38 per t · EWRI dâhil / incl.

S&P · ALIM-SATIM beş hafta · five weeks

Beş haftalık dönemde ISTFIX koster satışı bildirmedi; raporların S&P bölümü 21 Eylül – 19 Ekim arasındaki beş sayıda da boş kaldı.

ISTFIX reported no coaster sales in any of the five weeks; the S&P section of the reports stayed empty throughout 21 September – 19 October.

BUNKERS · MGO MGO · USD/mt

USD/mt	14 Eyl	19 Eki	Değ.
Rotterdam	1,472.80	1,392.50	–5.45%
Gibraltar	1,584.00	1,514.50	–4.39%
Malta	1,524.00	1,518.00	–0.39%
İstanbul	1,586.00	1,539.00	–2.96%

USD/mt · ay başı 14 Eylül, ay sonu 19 Ekim · petrol: Brent 105 ▶110 · WTI 100 ▶98 $/varil



ISTFIX: haftalık Koster Pazar Raporları, 38–42. haftalar (21 Eylül, 28 Eylül, 5, 12 ve 19 Ekim 2026). Dönem ortalamaları ile bir ay önceki haftalar (raporların "Last Month" satırları) ve geçen yıl karşılaştırmaları, raporlardaki haftalık değerlerden SeaNews tarafından hesaplanmıştır; eğriler 41. hafta raporunun vektör grafiklerinden sayısallaştırılmış, yayımlanan değerlere sabitlenmiş ve 42. hafta değerleriyle tamamlanmıştır (±%1). Navlun işlemleri göstergedir; Ukrayna yüklemeleri ek savaş riski sigortası (EWRI) payını içerir. ISTFIX, verilerin kullanımından doğabilecek zarardan sorumlu değildir. · Source: ISTFIX Weekly Freight Market Review for Coastal Traders, weeks 38–42 (21 Sep – 19 Oct 2026). Period averages and comparisons are SeaNews calculations from the weekly figures; curves digitised from the week-41 charts and extended with week 42 (±1%). Fixtures are indicative; Ukrainian loadings include EWRI surcharges.

SeaNews INDEX

MARITIME MARKET INTELLIGENCE

OCTOBER 2026 MARKET BAROMETER

Ekim 2026 Piyasa Barometresi · 42. hafta / week 42

SEANEWS INDEX	BALTIC DRY INDEX	BRENT CRUDE	SCFI CONTAINER INDEX	USD / TRY
164.0	**2,511**	**$109.24**	**3,679.58**	**49.54**
2026-W42 · base 100 = 2024-W22 +1.2% w/w · +2.3% m/m · +43.1% y/y	16 Oct 2026 · week-42 files –13.9% w/w · Capesize –25.1%	per barrel · 19 Oct 2026 –0.65% d/d	Shanghai composite · 16 Oct +0.42% w/w · spot rates steady	19 Oct 2026 · EUR/TRY 55.61 USD/EUR 0.891

Tanker values lift the index to a record 164.0

Bileşik SeaNews Endeksi 42. haftada 164,0 puanla başlangıcından bu yana en yüksek düzeyine çıktı; Ağustos zirvesi (162,0) aşıldı. Endeks başlangıç ortalamasının %43,2 üzerinde; ikinci el değerleri (141,5) tanker fiyatlarıyla taşınıyor.



Bileşik SeaNews Endeksi, haftalık (baz 100 = 2024 · 22. hafta). Eksik gözlemler ileri taşınır; kapsama ve güven değerleri veriyle birlikte yayımlanır.

HISTORICAL CONTEXT · TARİHSEL BAĞLAM

114.6
Inception average · başlangıç ort.

+43.2%
Versus average · ortalamaya göre

100%
Percentile rank · yüzdelik sıra

37%
Coverage and confidence · kapsam

SECONDHAND · İKİNCİ EL

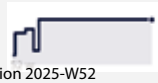
141.5



weight 60% · +12.4% y/y · +4.4% m/m
coverage 60% · 100th percentile · high 141.5 (W42)

NEWBUILDING · YENİ İNŞA

256.8



weight 25% · last fresh observation 2025-W52
carried forward since · 100th percentile

DEMOLITION · SÖKÜM

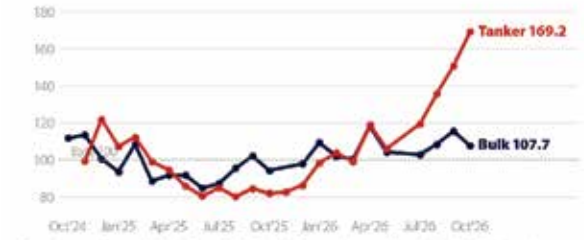
99.5



weight 15% · –13.2% y/y · +0.4% m/m
observed 2026-W42 · 60th percentile · low 78.1 (W10)

SECONDHAND PRICE INDEX BY SEGMENT

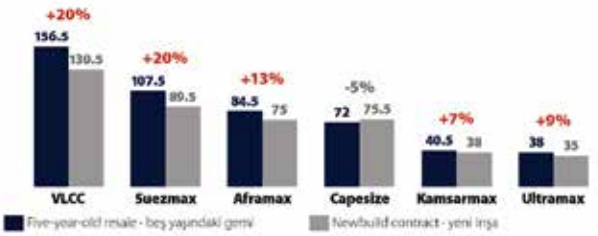
monthly · base 100 · Oct 2024 = Oct 2026 (October to the 16th) · tanker and bulk: 50% each of the basket



Container not drawn (235.9 in Sep, 82.7 in Oct 2026 on a thin sample); no June 2026 observation. İkinci el fiyat endeksi, segment bazında, aylık (tanker ve kuru yük).

FIVE-YEAR-OLD vs NEWBUILD VALUES, US$ MILLION

August 2026 benchmark values · premium of the five-year-old ship over the newbuild price



Allseas Shipbrokers, August 2026 report (SeaNews Index W36 file). Beş yaşındaki gemi ile yeni inşa fiyatı kıyası.

PİYASA OKUMASI

38–42. hafta dosyalarında 132 ikinci el satış kaydedildi: 70 tanker, 55 kuru yük, 7 konteyner. Fiyatı açıklanan 106 işlemin toplamı 4,81 milyar dolar; bunun %77'si tankerlerde. On iki VLCC el değiştirdi; Ekim'de Suezmax'lar öne çıktı: ZOUZOU N. 103, MARAN POSEIDON 98,5, ACHILLEAS 98 milyon dolar.

Navlunda Baltık Kuru Yük Endeksi 42. haftada %13,9 düşüşle 2.511'e geriledi; Capesize %25 kaybederken Supramax ve Handysize yükseldi. Ürün tankeri kazançlarını, temiz filonun ham petrole kaymasıyla daralan arz taşıyor (Xclusiv). ■

MARKET READ

The week 38–42 files log 132 second-hand sales: 70 tankers, 55 bulk carriers and seven container ships. The 106 deals with disclosed prices total US$4.81 billion, 77% of it in tankers. Twelve VLCCs changed hands, and October brought a run of Suezmaxes: ZOUZOU N. at US$103 million, MARAN POSEIDON at 98.5 and ACHILLEAS at 98.

Freight diverged: the Baltic Dry Index fell 13.9% to 2,511 in week 42 as Capesize rates dropped 25% while Supramax and Handysize firmed. Xclusiv ties product-tanker strength to a tighter clean fleet as product-capable ships switch into crude trades. ■

SeaNews Index v1: fixed-weight weekly measure of shipping asset market direction (secondhand 60%, newbuilding 25%, demolition 15%; base 100 = 2024-W22). Missing observations are carried forward and published with coverage and confidence. Sources: seanews.com.tr/markets/seanews-index (data as of 2026-W42, 19 Oct 2026); board: tr.investing.com, oilpriceapi.com, open.er-api.com via seanews.com.tr/api/market-indices (19 Oct 2026); BDI, Capesize and SCFI readings: Star Asia / Xclusiv tables via the SeaNews Index W42 file.

SeaNews INDEX

MARITIME MARKET INTELLIGENCE

SEPTEMBER–OCTOBER 2026 TRANSACTION BOARD

Eylül–Ekim 2026 İşlem Panosu · 38–42. hafta / weeks 38–42

132
reported second-hand sales
70 tanker · 55 bulk · 7 container

US$4.81bn
disclosed value, 106 priced deals
tankers 77% · bulk 17% · container 6%

50
firm newbuild vessels, 19 entries
2027–31 deliveries · VLGC at US$117m

$507–530
per LDT, disclosed recycling prices
Bangladesh · India · Pakistan

Twelve VLCCs and an October run of Suezmaxes

On iki VLCC el değiştirdi; SEAKING (177 milyon dolar, ADNOC) dönemin en yüksek fiyatı. Ekim'de sekiz Suezmax 60–103 milyon dolara satıldı; ZBB SERENITY Türk alıcılara gitti. Yeni inşada 19 girişle 50 kesin gemi; sökümde LDT başına 507–530 dolar.

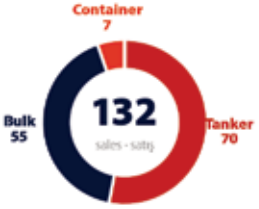
TOP DISCLOSED SECOND-HAND DEALS

En yüksek açıklanan ikinci el satışlar · US$ million

Vessel	Type	Size	Built	Price	Buyer · file
SEAKING	VLCC	319,063 dwt	2013	177.0	ADNOC · W39
OLYMPIC TARGET	VLCC	319,861 dwt	2011	150.0	undisclosed · W40
OLYMPIC LIGHT	VLCC	317,106 dwt	2011	150.0	undisclosed · W40
ATHERINA	VLCC	319,471 dwt	2011	146.0	US buyers · W40
SEA LEOPARD	VLCC	314,000 dwt	2011	135.0	undisclosed · W38
KALLISTA	VLCC	317,441 dwt	2010	132.0	Chinese · W38
ASHOKA	VLCC	302,550 dwt	2010	130.0	undisclosed · W38
VADIN	VLCC	302,478 dwt	2006	117.0	ADNOC · W39
SOUTHERN EMPEROR	VLCC	297,376 dwt	2004	110.0	undisclosed · W42
ZOUZOU N.	Suezmax	149,991 dwt	2010	103.0	undisclosed · W42
MARAN POSEIDON	Suezmax	158,267 dwt	2010	98.5	undisclosed · W42
OCEAN TIANBAO	Ultramax	63,455 dwt	2016	27.5	Turkish · W38

SEPT–OCT FLOW BY SEGMENT

132 reported second-hand sales · W38–W42 files



DISCLOSED VALUE SHARE · US$4.81 BILLION, 106 PRICED DEALS



Container 6% (US$266m) · average age: tankers 16.5 yrs, bulkers 14.8 yrs
Eylül–Ekim akışı segment bazında: adet (bulke) ve açıklanan değer payı (çubuk).

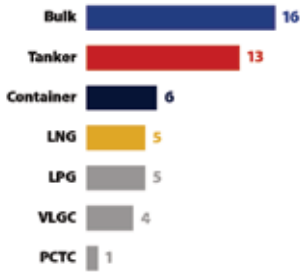
NEWBUILDING CONTRACT BOARD

Yeni inşa sözleşmeleri · price per vessel, US$ million

Shipyard	Owner	Type · size	No.	Delivery	Price
Hudong-Zhonghua	CU Lines	Container 14,000 TEU	2	2029	150.0
HD Hyundai	BGN	VLGC 93,000 cbm	4	2030	116.7
SWS	Danaos	Container 9,200 TEU	2	2029	109.0
Jiangsu New Hantong	Liquimar Tankers	Suezmax 157,000 dwt	3	H2 2030	84.0
Hengli	EuroDry	Kamsarmax 82,000 dwt	1	Q3 2029	37.0
Hudong-Zhonghua	MISC	LNG 174,000 cbm	5	2030	–
Hudong-Zhonghua	Zhonggu Logistics	Container 14,000 TEU	2	2029–30	–
Jiangsu New Hantong	Emarat Maritime	LR1 74,000 dwt	6	2029–30	–
Jiangsu Watts Energy	YZJ Maritime	Kamsarmax 82,000 dwt	4	2029–30	–
Hengli	ADNOC	LPG 90,000 cbm	3	2029	–
Jiangnan	SFL	LPG 93,000 cbm	2	2028	–
New Dayang	U-Ming Marine	Ultramax 64,000 dwt	4	2029	–

FIRM NEWBUILD VESSELS BY TYPE

50 vessels in 19 contract entries · W38–W42 files



Bulk: Newcastlemax 4, Kamsarmax 5, Ultramax 7. Tanker: Suezmax 3, LR1 6, LR2 2, MR 2. Container: 14,000-TEU 4, 9,200-TEU 2.
Kesin yeni inşa siparişleri, gemi tipine göre (adet).

SHIP RECYCLING

Gemi geri dönüşümü · disclosed prices, US$ per LDT

Vessel	Type	Built	LDT	$/LDT	Destination · file
FOTEX	General cargo	1997	–	530	Bangladesh · W42
JAMES II	Suezmax tanker	2002	22,560	507	India · W39
MAESTRO 1	Bulk carrier	1998	5,142	507	Pakistan · W38
FUNCHAL	Passenger ship	1961	5,895	–	not disclosed · W42

END-AUGUST RECYCLING BENCHMARKS, US$/LDT

general cargo | tanker · Athenian Shipbrokers, August 2026



Dark bar: general cargo · light bar: tanker. Ay sonu geri dönüşüm fiyat kıyasları, varış ülkesine göre.

Without prices: VIRINI PREM (FSO, 1988) · W42; JIA CHENG SHAN (bulk, 2004, 10,954 LDT), FLORA (tanker, 1997, 9,741 LDT), ALEVTIN SHELKOVNIKOV (general cargo, 1981) · W40.

FREIGHT PULSE · NAVLUN NABZI

Readings as quoted in the W41–W42 files · week on week unless stated

BALTIC DRY	CAPESIZE	SUPRAMAX	HANDYSIZE	SCFI CONTAINER	CHINA IRON ORE
2,511	–25.1%	+2.8%	+1.5%	3,679.58	967.8 Mt

Source: SeaNews Index transaction base, seanews.com.tr/markets/seanews-index/transactions — weekly files W38 (Carriers Chartering S&P report, 21 Sep 2026), W39 (Bancosta Weekly 39/2026; Intermodal Weekly, 29 Sep 2026; Lion Shipbrokers, 25 Sep 2026), W40 (Bancosta Weekly 40/2026; Lion Shipbrokers, 2 Oct 2026; Xclusiv, 5 Oct 2026), W41 (Bancosta Weekly 41/2026, 9 Oct 2026) and W42 (Star Asia, Xclusiv and Clarksons reports, 16 Oct 2026); freight readings as quoted in those files. Broker-reported figures, not confirmation of completion; en-bloc and conflicting prices left blank in the source are omitted here.

Events November 2026 Kasım December 2026 Aralık Etkinlik

TÜRKİYE

Europort İstanbul 2026
4–6 Kasım 2026
Yenikapı Expo Center, İstanbul

TÜRKİYE

BlueBridge Maritime İstanbul Forum 2026
4–5 Kasım 2026
Europort İstanbul Ana Sahne, Yenikapı Expo Center

TÜRKİYE

MariMatch Europort İstanbul 2026 (EEN B2B)
5 Kasım 2026 (yüz yüze) · 12 Kasım (çevrimiçi)
Yenikapı Expo Center, İstanbul

TÜRKİYE

24. Göcek Sonbahar Yarış Haftası ve Atatürk Kupası
9–13 Kasım 2026
Göcek, Fethiye – Muğla

TÜRKİYE

DTO Semineri: Deniz Kirliliğinde İdari Yaptırımlar ve Gemi Alıkoyma
13 Kasım 2026
İMEAK DTO, İstanbul

TÜRKİYE

DTO Semineri: FuelEU Maritime ve AB ETS Güncellemeleri
24 Kasım 2026
İMEAK DTO, İstanbul

TÜRKİYE

Burhanettin Tekdağ Yıl Sonu Kupası
5–6 Aralık 2026
MIYC, Marmaris – Muğla

TÜRKİYE

DTO Semineri: Küresel Emisyon Politikaları ve Gemi Yatırımları
18 Aralık 2026
İMEAK DTO, İstanbul

EURONAVAL 2026
3–6 Nov 2026
Paris Nord Villepinte, Paris, France

Intermodal Europe 2026
10–12 Nov 2026
Rotterdam Ahoy, Rotterdam, Netherlands

Marine Insurance Middle East 2026
12 Nov 2026
Taj Exotica Resort, The Palm, Dubai, UAE

Metstrade 2026
17–19 Nov 2026
RAI Amsterdam, Netherlands

IMO MEPC 85 – Marine Environment Protection Committee
30 Nov – 3 Dec 2026
IMO Headquarters, London, UK

International WorkBoat Show 2026
2–4 Dec 2026
Morial Convention Center, New Orleans, USA

Propulsion & Future Fuels Conference 2026
8–10 Dec 2026
Hamburg, Germany

Burada listelenebilecek toplantınız varsa bize bildirebilirsiniz / If you would like an event to be listed here, please let us know!

SHAPING
THE GLOBAL MARITIME INDUSTRY!

With a 650-year maritime heritage in the shipbuilding industry,
Turkish shipyards continue to strengthen their global presence with commercial vessels, mega yachts,
military projects, and eco-friendly shipbuilding initiatives.



With our high-quality standards and reliability, we take pride in being
a trusted harbor in the maritime industry.

GİSBİR

TURKISH SHIPBUILDERS' ASSOCIATION


UZMAR®
VESSELS FOR NOW
AND FOR THE FUTURE
RAmparts 2500W ASD TUGBOAT
WWW.UZMAR.COM