

Türkiye'nin belirlediği 1 Altın Frank değerine göre Türk Boğazları geçişlerinden doğan ekonomik kazanım ve kayıplar üzerine güncel bir değerlendirme

Altuğ Yenginar¹ 

¹Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri Bölümü, Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı, Sakarya, Türkiye.

ÖZET

Günümüzde dünya ticaretinin çok büyük bir bölümü denizcilik işletmeleri vasıtasıyla deniz yolu üzerinden gerçekleşmektedir. Türk Boğazları dünyanın işlek deniz yollarından biri olarak dünya ticareti açısından önem arz etmektedir. Genel olarak, Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin yarısından fazlasını uğraksız geçiş yapan gemiler oluşturmaktadır. Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi esaslarına göre Türk Boğazlarından geçiş yapan bu gemilerden Altın Frank cinsinden ücret tahsil etme hakkına sahiptir. Bu çalışmanın amacı, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerden tahsil edilen fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinin belirlenmesinde temel alınan 1 Altın Frank'ın, 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte Türkiye'nin belirlemiş olduğu değerine göre gerçek değerinin belirlenerek, bu hizmetlerin ücret tahsilinden doğan ekonomik kazanım ve kayıpların tespit edilmesidir. Türkiye tarafından 1 Altın Frank'ın değeri 39 yılın ardından 2022 ve sonrasında 2023 yılında güncellenmiştir. Çalışmada, bu güncelleme kapsamında belirtilen hizmetlerin ücret tahsilinden doğan ekonomik kazanım ve kayıpların da belirlenmesi amaçlanmıştır. Türkiye, 1 Altın Frank'ın değerini 2012-2021 yılları arasında hem olması gereken gerçek değerinden daha düşük belirlediği hem de sabit tutarak güncellemediği, 7 Ekim 2022 ile 1 Temmuz 2023 tarihlerinde yaptığı güncellemelerde ise olması gereken gerçek değerinden daha düşük belirlediği için sosyal refah düzeyine olumsuz yönde yansıyacak önemli ekonomik kayıplar yaşamıştır.

ANAHTAR KELİMELER

Altın Frank, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Uğraksız geçiş, Sosyal refah, Denizcilik işletmeleri yönetimi.

A current assessment of the economic gains and losses arising from the passage of the Turkish Straits according to the value of 1 Gold Franc set by Türkiye

ABSTRACT

Today, a large part of the world trade is carried out through maritime routes by means of maritime business. As one of the world's busiest sea routes, the Turkish Straits are significant for world trade. In general, more than half of the vessels transiting the Turkish Straits are non-stop vessels. According to the principles of the Montreux Convention on the Straits, Türkiye has the right to collect fees in Gold Francs from these vessels transiting through its straits. The purpose of this study is to determine the real value of 1 Gold Franc, which is taken as the basis for determining the lighthouse and pilotage services fees collected from the ships that pass through the Turkish Straits without stopping, compared to the value determined by Türkiye in the ten-year period between 2012-2021, and to determine the economic gains and losses arising from the fee collection of these services. The value of 1 Gold Franc was updated after 39 years by Türkiye in 2022 and then in 2023. The study also aims to determine the economic gains and losses arising from the fee collection of the services mentioned in the scope of this update. Türkiye has experienced significant economic losses that will negatively affect the level of social welfare, as it determined the value of 1 Gold Franc lower than the actual value it should be between 2012-2021, and did not

update it by keeping it constant, and determined it lower than the actual value it should be in the updates made on October 7, 2022 and July 1, 2023.

KEYWORDS

Gold Franc, Montreux Convention on the Straits, Non-Stop passage, Social welfare, Maritime business management.

Giriş

Son yıllarda dünya ülkeleri tarafından denizler üzerinden ekonomik kazanım sağlama isteği giderek artmaktadır. Denize kıyısı olan ülkelerle birlikte, denize kıyısı olmayan ülkeler de bu istek içindedir. Günümüzde denizlerden ekonomik kazanım sağlama isteği devletleri bazen diplomatik alanda bazen de deniz sahasında çatışma içine sürükleyebilmektedir. Kapitalist ülkeler ekonomik kazanımları için ana karalarından binlerce deniz mili uzaklıkta donanmalarıyla boy göstermektedir. Bunun hâlihazırdaki en önemli örneklerinden biri Türkiye'nin 1577 km kıyı uzunluğu olduğu Doğu Akdeniz'de yaşanmaktadır. Günümüzün kapitalist ülkeleri Doğu Akdeniz'de bulunan enerji kaynakları için adeta bir paylaşım mücadelesi ve bayrak gösterme yarışı içine girmiştir.

Denizlerden elde edilen ekonomik kazanımlar bir ülkenin kalkınması ve sosyal refah düzeyi açısından önem arz etmektedir. Mavi ekonomi olarak da adlandırılan denizlerden taşımacılık, balıkçılık, deniz turizmi ve bunlarla birlikte liman, marina, tersane hizmetleri gibi unsurlar üzerinden ekonomik kazanımlar elde edilmektedir. Diğer taraftan, deniz tabanının altında bulunan enerji kaynakları da (petrol, hidrokarbon, doğalgaz vb.) ülkelere önemli ekonomik kazanımlar sağlamaktadır. Özellikle, teknolojinin gelişmesine bağlı olarak deniz tabanının altında bulunan enerji kaynaklarının keşfi ve gün yüzüne çıkarılması küresel enerji şirketlerini bu alana yönlendirmiştir.

Denizlerden ekonomik kazanım sağlanabilecek unsurlardan bir diğeri de boğazlardır. Boğaz kavramı genel anlamda iki kara arasındaki dar geçit olarak tanımlanmıştır (TDK, 2023). Boğazlar gösterdikleri birtakım özelliklere göre bir devletin ulusal hukukuna ya da uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemelere bağlanmaktadır. Böylece, boğazlar ulusal ve uluslararası olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır (Pazarcı, 1989, s. 300). Tek bir devletin kıyıdaş olduğu ya da kapalı bir denize bağlanan dar su yolları ulusal boğazları oluştururken (Kuran, 2020, s. 114), coğrafi durum ölçüsüne göre uluslararası ulaşımında kullanılan ve iki açık denizi birbirine bağlayan dar su yolları ise uluslararası boğazları oluşturmaktadır (Pazarcı, 1989, s. 301). Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı geçiş bakımından daima bir bütün olarak kabul edilmiştir (Toluner, 1996, s. 156). Bu yol iki açık denizi birbirine bağladığı için de uluslararası bir su yolu özelliğindedir. Bu özelliğinden dolayı Türk Boğazlarından geçiş ulusal değil, uluslararası düzenlemelere tabidir (Gündüz, 2000, s. 469).

Türkiye, jeopolitik açıdan önem arz eden ve kendisine ekonomik kazanımlar sağlayabilecek iki boğaz olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip bir ülke konumundadır. Türkiye'nin sahip olduğu bu iki boğaza ait hak ve yetkileri 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Tamamı 29 madde, 4 lahika ve 1 protokolden oluşan Sözleşme'nin 2. ve 3. maddelerinde gemilerin Türk Boğazlarından geçişlerinde tabi olacakları yükümlülükler belirlenmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde (1936, lahika1/1), Sözleşme'nin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçların geçiş yapan gemilere verilen sağlık denetimi, fener ve tahlisiye hizmetleri kapsamında alınabileceği, bunun Sözleşme'de belirtilen Altın Frank miktarı üzerinden tahsil edileceği ve bu tahsilatta Türk Hükümeti tarafından hiçbir sancak farkı gözetilmeyeceği belirtilmektedir.

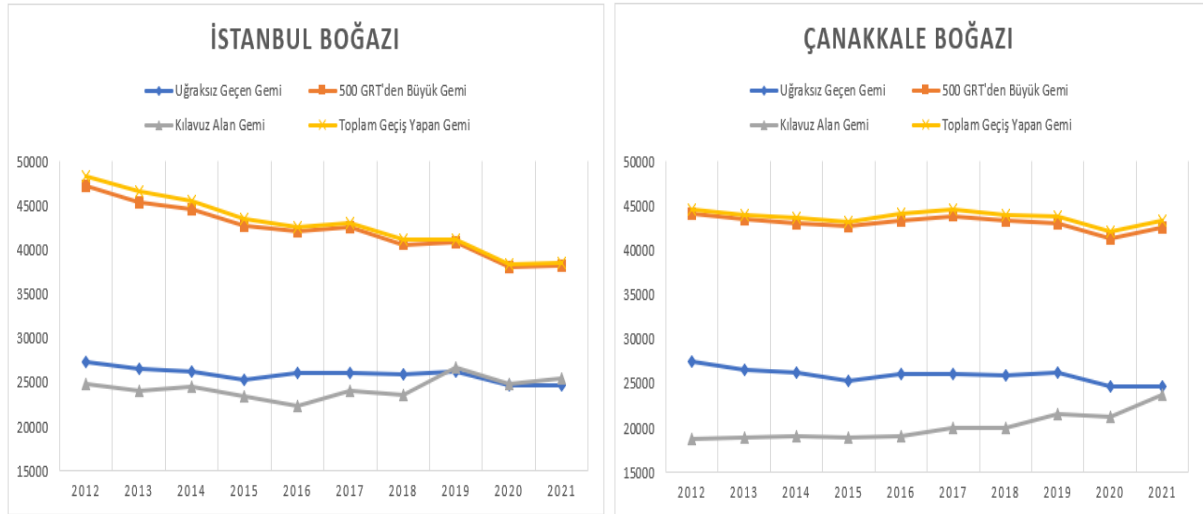
Bu çalışmanın amacı, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerden tahsil edilen fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinin belirlenmesinde temel alınan 1 Altın Frank'ın, 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte Türkiye'nin belirlemiş olduğu değerine göre gerçek değerinin

belirlenerek, bu hizmetlerin ücret tahsilinden doğan ekonomik kazanım ve kayıpların tespit edilmesidir. Türkiye tarafından 1 Altın Frank'ın değeri 39 yılın ardından 2022 ve sonrasında 2023 yılında güncellenmiştir. Çalışmada, bu güncelleme kapsamında belirtilen hizmetlerin ücret tahsilinden doğan ekonomik kazanım ve kayıpların da belirlenmesi amaçlanmıştır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Gemi Trafiğinin Boyutları

Günümüzde dünya ticaretinin %90'ından fazlası, Türk dış ticaretinin ise %86,4'ü deniz yolu taşımacılığı ile denizcilik işletmeleri üzerinden gerçekleşmektedir. Deniz yoluyla taşınan yükün miktarı son yirmi yılda iki kat artış göstermiştir (Germir, 2022). Türk Boğazları dünyanın işlek deniz yollarından biri olarak dünya ticareti açısından önem arz etmektedir. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında önemli bir yüzer unsur trafiği yaşanmaktadır. 2021 yılında İstanbul Boğazı'ndan her 818 saniyede 1 gemi, her 3824 saniyede 1 de tehlikeli yük taşıyan gemi, Çanakkale Boğazı'ndan ise her 727 saniyede 1 gemi, her 3428 saniyede 1 de tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023).

Görsel 1 incelendiğinde Türk Boğazlarından geçiş yapan toplam gemi sayısının genel düşüş eğiliminde olduğu görülmektedir. Her ne kadar bu sayıda düşüş yaşanmasına rağmen, geçmiş yıllara nazaran Türk Boğazlarından geçiş yapan gemi sayısında önemli bir artış yaşanmıştır. Örneğin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihin iki yıl sonrası olan 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı yılda 4 bin 500 iken, bu sayı 1985 yılında 24 bin 100'e, 1996 yılında 49 bin 952'ye² (Özersay, 1999, s. 104), 2012 yılına gelindiğinde 48 bin 329'a yükselmiştir. 2021 yılında ise İstanbul Boğazı'ndan 38 bin 551 gemi geçiş yapmıştır. Bu bağlamda, 1938 yılı temel alındığında, İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı temel alınan yıla göre 1985 yılında %435, 1996 yılında %1010, 2012 yılında %973 ve 2021 yılında ise %756 artış göstermiştir.



Görsel 1 2012-2021 Yılları Arasında Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Gemilere Ait İstatistikler

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023.

Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin geçiş özelliklerinden biri genel olarak uğraksız geçiş³ yapmalarıdır. Görsel 1'den de görüldüğü üzere 2012 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan toplam 48 bin 329 gemiden, 27 bin 345'i uğraksız geçiş yaparken, 2021 yılına gelindiğinde geçiş yapan toplam 38 bin 551 gemiden, 24 bin 654'ü uğraksız geçiş yapmıştır. Bu durum Çanakkale Boğazı açısından incelendiğinde ise, 2012 yılında geçiş yapan toplam 44 bin 613 gemiden, 27 bin 418'i uğraksız geçiş yaparken, 2021 yılına gelindiğinde geçiş yapan toplam 43 bin 342

² 1938, 1985 ve 1996 yıllarında geçiş yapan gemi sayısına Türk Bayraklı gemiler dâhil edilmemiştir.

³ Uğraksız Geçen Gemi: Seyri Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş olan gemiyi ifade etmektedir (Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 1998, md. 2/g).

gemiden, 24 bin 668'i yine uğraksız geçiş yapmıştır. Özetle, 2012-2021 yılları arasında Türk Boğazlardan geçiş yapan gemilerin yaklaşık %60'ı uğraksız geçiş yapmıştır.

Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin büyük bir bölümü 500 GRT⁴ üzerindeki gemilerden oluşmaktadır. Görsel 1 incelendiğinde 2021 yılında Türk Boğazlarından geçiş yapan toplam 81 bin 893 geminin, 80 bin 699'unun 500 GRT üzerindeki gemilerden oluştuğu görülmektedir. Bu durum, 2012-2021 yılları arası için incelendiğinde genel olarak değişikliğe uğramamış ve belirtilen tarihler arasında Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin çok büyük bir bölümü 500 GRT üzerindeki gemilerden oluşmuştur.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde (1936, md.2), barış şartlarında uğraksız geçiş yapan gemilerin kılavuz hizmeti alması isteğe bırakılmıştır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde de (1998, md. 27), uğraksız geçiş yapan gemilerin kılavuz hizmeti alması isteğe bağlı kılınmış ve *"trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir"* şeklinde açıklamada bulunulmuştur.

Görsel 1 incelendiğinde Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin yıllar itibarıyla daha fazla kılavuzluk hizmeti aldığı görülmektedir. Örneğin, 2012 yılında Türk Boğazlarından geçiş yapan 92 bin 942 gemiden, 43 bin 587'si kılavuzluk hizmeti alırken, 2021 yılında Türk Boğazlarından geçiş yapan 81 bin 893 gemiden, 49 bin 63'ü kılavuzluk hizmeti almıştır. Dikkat edilirse 2012 yılından 2021 yılına gelindiğinde Türk Boğazlarından geçiş yapan gemi sayısında %11,89 oranında düşüş yaşanırken, kılavuzluk hizmeti alan gemi sayısında %12,56 oranında bir artış yaşanmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi Çerçevesinde Türkiye'ye Boğaz Geçişlerinden Ekonomik Kazanım Sağlayan Unsurlar

Türk Boğazlarının geçişe yönelik tarafları boğazları geçiş yaparak kullanan gemiler ile boğazların sahibi Türkiye Cumhuriyeti Devleti'dir. Bu tarafların Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde birtakım hakları ve yükümlülükleri mevcuttur. Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin belirtilen Sözleşme ile yerine getirmesi gereken yükümlülüklerden birisi Tablo 1'de belirtilen hizmetler karşılığında ücret ödemeleridir. Bu hizmetlerden doğan ücret ödeme yükümlülüğü ise Türkiye'ye ekonomik kazanımlar sağlamaktadır. Ayrıca, Türkiye için Montrö Boğazlar Sözleşmesi esaslarına dayanarak Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerden Tablo 1'de belirtilen hizmetlerin karşılığı olarak ücret talep etmek bir hak niteliğindedir.

Tablo 1 Montrö Boğazlar Sözleşmesi Esaslarına Göre Türk Boğazlarından Uğraksız Geçiş Yapan Gemilere Verilen Hizmetler Karşılığında Alınacak Vergiler ve Harçlar

S. No	Verilen Hizmetin Niteliği	Altın Frank Miktarı
1	Sağlık denetimi	0,075
2	Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları ya da başka şamandıralar: 800 tona kadar 800 tonun üstünde	0,420 0,210
3	Kurtarma sandalları, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b fıkrasına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere	0,10

Kaynak: Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936, lahika 1/1.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde (1936, lahika 1/1), bir geminin kütüğe yazılı net tonajının (NT)⁵ her bir tonu üzerinden alınacak vergiler ya da harçlar tutarının Altın Frank üzerinden tahsil

⁴ Gros Tonilato (GRT): Herhangi bir geminin ölçü güvertesi altı ve yaşam mahalleri hacimleri toplamının metrik sistemde bulunması ve 2,83 m³'e bölünmesiyle ortaya çıkan hacimsel değeri ifade etmektedir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, 2012, s. 341).

⁵ Net tonilato (NT): Gros tonilatodan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği hükümlerine göre indirilmiş hacimlerden sonra elde edilen hacim değerini veya sözleşme gereği tespit edilen hacim değeri ifade eder (Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, 2009, md. 4/g).

edileceği belirtilmektedir. Sözleşme’de (1936, lahika 1/2), Tablo 1’de belirtilen vergiler ve harçların bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacağı, fakat bir ticaret gemisinin gidiş seferi için boğazlara girdiği tarihten başlamak üzere altı aydan fazla bir süre sonra, duruma göre Ege Denizi’ne ya da Karadeniz’e dönmek için boğazlardan tekrar geçerse, bu geminin sancak ayrımı gözetilmeksizin belirtilen vergi ve harçları ikinci defa ödemekle sorumlu olacağı ifade edilmektedir. Sözleşme’de (1936, lahika 1/3), bir ticaret gemisinin gidiş geçişinde dönmeyeceğini bildirmesi halinde, Tablo 1’deki 2. ve 3. maddelerde öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifenin yarısını ödeyeceği belirtilmiştir. Sözleşme’ye göre (1936, lahika 1/4), Tablo 1’de belirtilen ve bahse konu hizmetlerin gerektirmiş olduğu giderlerin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu oluşturmak için gerekli olan miktar değerinden yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak sözleşmenin 29. maddesi esasları uygulanarak arttırabilecek ya da tamamlanabilecek olup, bunlar Altın Frank ya da ödeme tarihinde kambiyo değerlerine göre TL olarak ödenecektir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde barış şartlarında uğraksız geçiş yapan gemilerin kılavuz hizmeti almasının isteğe bırakıldığı daha önce belirtilmiştir. Sözleşme’de, yararlanılan kılavuzluk hizmetleri için Türkiye’ye ödenecek niceliksel bir Altın Frank değeri yer almamakla birlikte, kılavuzluk hizmeti ücretinin geçiş yapan geminin denizcilik işletmesi yönetimi ya da kaptanının isteği üzerine Türk yetkili makamları tarafından gereği gibi sağlanmışsa ödenmek zorunda olduğunu belirtmiş (1936, lahika 1/5) ve bu hizmet ücretinin ödenmesi garanti altına alınmıştır. Sözleşme’de (1936, lahika 1/5), kılavuzluk hizmeti için alınacak vergilerin ve harçların tarifesinin Türkiye tarafından belirli aralıklarla yayımlanacağı ifade edilmiştir. Yürürlüğe konan İstanbul ve Çanakkale Liman Tüzükleri ile Türk Boğazlarından uğraklı geçiş yapan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin belli bir gros tonu aşmaları halinde kılavuz almaları zorunlu hale getirilirken, halihazırda uğraksız geçiş yapan gemilerin kılavuz alma zorunluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla, uğraksız geçiş yapan gemilerden kılavuzluk hizmeti ücreti alınmaması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin lahika 1/5’inde belirtilen şartın sağlanması durumunda kılavuzluk hizmetlerinden alınacak ücretin garanti altına alınmasına rağmen, Sözleşme’de Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerden Altın Frank değeri üzerinden alınacak kılavuzluk hizmeti ücreti ile ilgili niceliksel bir değer bulunmamasından bu çalışmada kılavuzluk hizmetlerinden doğan ekonomik kazanım ve kayıplar dikkate alınmayacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde, gemilerin Türk Boğazlarından uğraksız geçişine bağlı olarak Türkiye’ye ekonomik kazanım sağlayan unsurları dört başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar sağlık denetimi, fener hizmetleri, tahlisiye hizmetleri (1936, lahika 1/1) ve Sözleşme’nin lahika 1/5’inde belirtilen şartın sağlanması durumunda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri şeklinde sıralanabilir. Ayrıca belirtmekte fayda vardır ki, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi’ne göre (2022, md.5/a-f) bazı gemiler fener ve tahlisiye hizmetleri için ücret ödemekten muaf tutulmuştur. Belirtilen tarifede bunlar, 30 NT’ye kadar (30 NT hariç) yabancı bayraklı gemiler, 100 NT’ye kadar (100 NT hariç) Türk bayraklı gemiler, 300 NT’ye kadar (300 NT hariç) Türk bayraklı balıkçı ve sünger gemileri, harp gemileri, flandra taşıyan gemiler ile bilimsel araştırma ve okul gemileri, gemi sayılmayan yüzer havuz benzerleri, liman sınırları içinde çalışan ve yıllık ücrete tabi olan gemilerin çektikleri deniz vasıtaları şeklinde sıralanmıştır.

Türkiye’nin Belirlemiş Olduğu 1 Altın Frank Değerine Göre 1983-2023 Yılları Arasında Oluşan Ücret Tarifeleri

Türk Boğazlarından geçiş ücretine yönelik tarifeler Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalandığı 1936 yılından 1981 yılı sonuna kadar Altın Frank esaslı, 20 Kasım 1981-15 Kasım 1982 tarihleri arasında ABD dolarına endeksli, 16 Kasım 1982-6 Şubat 1983 tarihleri arasında ise Altın Frank’ın gerçek değerine dayalı değeri gibi birbirinden farklı yöntemlerle hesaplanmıştır. Türkiye’nin 16 Kasım 1982-6 Şubat 1983 tarihleri arasında uyguladığı Altın Frank’ın gerçek değerine dayalı ücret uygulaması kısa süre sonra Türk armatörleri ve bununla birlikte başta Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği olmak üzere birçok devletin tepkisine maruz kalmıştır. Bunun sonucu olarak

Türkiye geri adım atmış ve Altın Frank'ı ABD dolarına endekslemek suretiyle 20 Kasım 1981-15 Kasım 1982 tarihleri arasında uyguladığı tarifeye geri dönmüştür. 7 Şubat 1983 tarihi itibarıyla 1 Altın Frank=0,8063 \$ olarak belirlenmiş ve ücret tarifesi bu değer ile hesaplanmaya başlanmıştır. Ancak bu değer nasıl hesaplandığı bilinmemektedir. Söz konusu değer (1 Altın Frank=0,8063 \$), Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın belirlediği önceki değer olan 0,394106 \$'den daha yüksek olduğundan 20 Kasım 1981 tarihinden itibaren başlatılan uygulamaya göre nispeten geçiş ücreti yüksek olsa da, toplamda Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden alınması gereken ücrete göre yaklaşık %75 oranında daha düşüktür (Demir, 2016, s. 63-66).

Tablo 2 7 Şubat 1983- 6 Ekim 2022 Tarihleri Arasında Türkiye'nin Boğazlardan Uğraksız Geçiş Yapan Gemilere Uyguladığı Ücret Tarifesi (Kabotaj Hariç)

S. No.	Verilen Hizmetin Niteliği	Türkiye Tarafından Belirlenen 1 Altın Frank Değeri (\$)	Montrö Boğazlar Sözleşmesine Göre Alınacak Altın Frank Miktarı	Alınan Ücret Miktarı (\$) (x NT)
1	Sağlık denetimi	0,8063	0,075	0,060472
2	Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları ya da başka şamandıralar: 800 tona kadar 800 tonun üstünde	0,8063	0,420 0,210	0,338646 0,169323
3	Kurtarma sandalları, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b fıkrasına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere	0,8063	0,10	0,08063

Kaynak: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 1983; Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936, lahika 1/1.

Tablo 2'de Türkiye'nin 7 Şubat 1983-6 Ekim 2022 tarihleri arasında Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilere uyguladığı ücret tarifesi gösterilmiştir. Buradan anlaşılmaktadır ki, 1 Altın Frank'ın değeri 39 yıl boyunca 0,8063 \$ olarak sabit tutulmuş ve hiç güncellenmemiştir. Tulun (2020, s. 30), 2020 yılında yayımladığı raporunda belirtilen yılın 9 Ocak günü için 1 Altın Frank'ın gerçek değerinin 14,45 \$ olduğunu, Türkiye'nin 1 Altın Frank'ın değerini 1982 yılından bu yana sabit tuttuğu için Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerden alması gerekenin çok altında ücret tahsil ettiğini, bunun önemli ekonomik kayıplar ortaya çıkardığını ve Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri uyarınca uygun gördüğü herhangi bir zaman diliminde 1 Altın Frank'ı gerçek değerine yükseltmeye hakkının olduğunu belirtmektedir.

Türkiye, boğazlarından geçiş yapan gemilerin ödediği sağlık denetimi, fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinin belirlenmesinde temel alınan 1 Altın Frank'ın değerini, sabit tuttuğu 39 yılın ardından 2022 yılı Ekim ayı itibarıyla artırmaya karar vermiştir. 1 Altın Frank'ın değeri 7 Ekim 2022 tarihinden itibaren uygulanmak üzere 4,08 \$'ye yükseltilmiştir. Ayrıca, müteakip süreçte ise Altın Frank'ın değerinin sabit tutulmaması ve her yıl T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 1 Temmuz itibarıyla güncellenmesi kararlaştırılmıştır. Bu çerçevede, ikinci güncelleme ise 1 Temmuz 2023 tarihinde yapılmış ve 1 Altın Frank'ın değeri 4,42 \$'ye yükseltilmiştir (Anadolu Ajansı, 2023).

Tablo 3 7 Ekim 2022 ve 1 Temmuz 2023 Tarihlerinden İtibaren Türkiye'nin Boğazlardan Uğraksız Geçiş Yapan Gemilere Uyguladığı Ücret Tarifesi (Kabotaj Hariç)

Verilen Hizmetin Niteliği	Türkiye Tarafından Belirlenen 1 Altın Frank'ın Değeri (\$)		Montrö Boğazlar Sözleşmesine Göre Alınacak Altın Frank Miktarı	Alınacak Ücret Miktarı (\$) (x NT)	
	07.10.2022	01.07.2023		07.10.2022	01.07.2023
Sağlık denetimi	4,08	4,42	0,075	0,3060	0,3315

Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları ya da başka şamandıralar:	4,08	4,42			
800 tona kadar			0,420	1,7136	1,8564
800 tonun üstünde			0,210	0,8568	0,9282
Kurtarma sandalları, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklüklerini, radyofarları ve b fıkrasına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere	4,08	4,42	0,10	0,4080	0,4420

Kaynak: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2022; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2023; Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936, lahika 1/1.

Tablo 3’de 1 Altın Frank’ın değerinde yapılan güncellemelerden sonra uğraksız geçiş yapan gemilerden alınan ücret tarifesi gösterilmiştir. Türkiye tarafından 1 Altın Frank’ın değeri 39 yılın ardından artırılmasına rağmen, hem 7 Ekim 2022 hem de 1 Temmuz 2023 tarihlerinde yapılan artırımlarla ortaya çıkan yeni ücret değerlerinin 1 Altın Frank’ın gerçek değerine göre olması gereken ücret değerlerinin oldukça altında kaldığını söylemek mümkündür. Türkiye tarafından 1 Altın Frank’ın değerinin 4,08 \$ ve sonrasında ise 4,42 \$ olarak belirlenmesi, aşağıda incelenecek olup, bu çalışmada yapılan hesaplamalara göre olması gereken gerçek değerinin oldukça altında kalmıştır. Başka bir ifadeyle Türkiye 1 Altın Frank’ın değerini olması gereken gerçek değerinin altında belirlemiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne göre (1936, lahika 1/1), Türkiye’nin sağlık denetimi, fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerine indirim yapma yetkisi bulunmaktadır. Dolayısıyla, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye’ye bu hizmetlerden alınacak ücretleri belirleyen 1 Altın Frank değerinde indirim yapma yetkisi tanınmıştır. Türkiye’nin buna istinaden geçiş ücretlerinde bir indirim uyguladığı kabul edilirse, bunun dahi yerinde bir uygulama olmadığı değerlendirilmektedir. Çünkü, dünya devletleri denizlerden elde edeceği ekonomik kazanımlarını en üst seviyeye taşımaya çalışırken, Türkiye’nin denizlerden elde edeceği gelirlerden indirim uygulaması sosyal refah düzeyini olumsuz yönde etkileyebilecek ekonomik kayıplar yaşamasına neden olacaktır.

7 Şubat 1983-6 Ekim 2022 Yılları Arasında Uygulanan Tarifeye Göre 2012-2021 Yılları Arasında Ortaya Çıkan Ekonomik Kazanım ve Kayıplar

Türkiye’nin 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerden tahsil ettiği fener ve tahlisiye ücretlerinden doğan ekonomik kazanım ve kayıplarını anlayabilmek için öncelikle 1 Altın Frank’ın gerçek değerinin tespit edilmesi gerekmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Altın Frank olarak belirlenen vergi ve harç tutarlarının TL’ye nasıl ve hangi yöntemle çevrileceği geçmişten günümüze tartışma konusu olmuştur (Önen, 2000, s. 111). Aynı tartışmalar 1919 tarihli Uluslararası Hava Taşımacılığına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesi’nin tadiline ilişkin 1955 tarihli Lahey Protokolü, 1957 tarihli Deniz Gemileri Maliklerinin Mesuliyetinin Tahdidine İlişkin Bürüksel Sözleşmesi gibi uluslararası sözleşmelerde geçen Poincare (Altın) Frank’ın milli para birimine çevrilmesi açısından da ortaya çıkmıştır (Demir, 2016, s. 65). Poincare (Altın) Frank’ı hesap birimi olarak öngören deniz hukuku sözleşmelerinin uygulanmasına yönelik, Poincare (Altın) Frank’ın milli paraya çevrilmesinde Atina İstinaf Mahkemesi 10 Ocak 1947 tarihli bir kararında altının karar tarihinde Atina Borsası’ndaki fiyatının esas alınması ve İsveç’in Göteborg Bidayet Mahkemesi ise 2 Ekim 1973 tarihli bir kararında altının olay tarihindeki piyasa değerine göre milli para değerinin belirlenmesi gerektiğine karar vermiştir (Çağa, 1994, s. 228). T.C. Yargıtay da 20.06.1956 tarihli ve 9/13 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı ile benzer yönde karar almıştır.

Yargıtay altın bakımından borçların TL ile geri ödenmesinde altının ödeme günündeki serbest piyasa kur fiyatının esas alınması gerektiğini içtihat etmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde (1936, lahika 1/1) 1 Altın Frank'ın hâlihazırda 100 kuruş takriben 2 Altın Frank 50 santime eşit olduğu belirtilmekte olup, Altın Frank'ın ne olduğu tanımlanmamıştır. Uluslararası uygulamada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı yıllarda hesap birimi olarak kabul gören iki farklı Altın Frank bulunmaktaydı. Bunlardan birincisi 1805 tarihinde Napolyon tarafından çıkarılan (7,4 (17 Germinal) ve 1920 tarihinde Milletler Cemiyeti'nce hesap birimi olarak kabul gören 900/1000 ayarında 10/31 gram altın içeren Fransız Altın Frank'ıdır. İkincisi ise 1928 yılında Fransız Başbakanı Poincare'in başbakanlığı esnasında oluşturulan Poincare (Altın) Frank'ıdır (Kara, 2010). Çağa'nın (1982, s. 36) tespit ettiği ve literatürde de kabul görmüş tespite göre Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde geçen Altın Frank 900/1000 ayarında 10/31 gram altını içeren Fransız Altın Frank'ıdır. Bu miktar 24 ayara dönüştürüldüğünde 1 Altın Frank 0,290323 gram saf altına⁶ (24 ayar) eşit olmaktadır. Dolayısıyla, 1 Altın Frank'ın TL cinsinden gerçek değerine ulaşılması için 1 gram 24 ayar altının serbest piyasa alım kurunun 0,290323 ile çarpılması gereklidir. Çıkan değer istenirse yine serbest piyasa \$ kuru üzerinden ABD dolarına çevrilebilir. Konuya ilişkin olarak İnan da (1986, s. 59-61), 1 Altın Frank'ın 10/31 gram külçe altına denk geldiğini belirterek Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde belirtilen Altın Frank'ın Fransız Altın Frank'ı olduğunu ifade etmektedir. Kara ise (2010), 1 Altın Frank'ın gerçek değerinin hesaplanmasına yönelik Çağa'nın kullandığı yöntemin literatürde kabul gören yöntem olduğuna atıfta bulunarak, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte Poincare (Altın) Frank'ın yeni hayata geçirilen, buna karşın Fransız Altın Frank'ının Milletler Cemiyeti'nce dahi kabul edilen ortak bir hesap birimi olması nedeniyle Sözleşme'de belirtilen Altın Frank'ın Fransız Altın Frank'ı olması gerektiğini belirtmektedir.

Tablo 4 2012-2021 Yılları Arasında 1 Altın Frank'ın Olması Gereken Gerçek Değerini Gösterir Tablo

Yıl	Serbest Piyasa \$ Alım Kuru (Yıllık Ortalama) (TL) ⁷	Serbest Piyasa 1 gr 24 Ayar Altın Alım Kuru (Yıllık Ortalama) (TL) ⁸	1 Altın Frank'ın 1 gr 24 Ayar Altın Karşılığı (gr)	1 Altın Frank'ın Olması Gereken Gerçek Değeri (TL)	Türkiye Tarafından Belirlenen 1 Altın'ın Frank Değeri (\$)	1 Altın Frank'ın Olması Gereken Gerçek Değeri (\$)	\$ Cinsinden 1 Altın Frank'ın Türkiye Tarafından Belirlenen Değeri ile Olması Gereken Gerçek Değeri Arasındaki Fark (Kat)
2012	1,79	95,54	0,290323	27,73	0,8063	15,49	19,21
2013	1,90	83,13	0,290323	24,13	0,8063	12,70	15,75
2014	2,18	88,95	0,290323	25,82	0,8063	11,84	14,69
2015	2,72	101,41	0,290323	29,44	0,8063	10,82	13,42
2016	3,02	121,32	0,290323	35,22	0,8063	11,66	14,46
2017	3,64	147,50	0,290323	42,82	0,8063	11,76	14,59
2018	4,81	196,11	0,290323	56,93	0,8063	11,83	14,68
2019	5,67	254,87	0,290323	73,99	0,8063	13,05	16,18
2020	7,01	402,84	0,290323	116,95	0,8063	16,68	20,69
2021	8,91	514,77	0,290323	149,44	0,8063	16,77	20,80
Ort.	4,16	200,64	-	58,24	-	13,26	16,44

Kaynak: Çağa, 1982, s. 36; Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 1983; Serbest piyasa ABD doları ve altın kurlarına ilişkin veriler doviz724.com, 2023 ve investing.com, 2023 web sitelerinden derlenmiştir.

Not 1: Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Altın Frank'ın içeriği tanımlanmamıştır. Fakat, lahika-1 1 numaralı dipnotta 1 Altın Frank'ın "halen yüz kuruş takriben altın 2 Frank 50 santime muadil" olduğu

⁶ Altının kimya sektöründeki saflığı yüzdeyle, mücevher endüstrisindeki saflığı ise karat terimiyle ifade edilmektedir. Buna göre 24 ayar altın %100 saf altından oluşurken, 22 ayar %91,6, 18 ayar %75, 14 ayar altın ise %58,5 oranında saf altın içermektedir (Yücel, 2020, s. 2).

⁷ Yıllık ortalama \$ kurları; yıllık iş günlerine ait ortalama döviz kurlarının aritmetik ortalaması alınarak hesaplanmıştır.

⁸ Yıllık ortalama altın kurları; yıllık iş günlerine ait ortalama altın kurlarının aritmetik ortalaması alınarak hesaplanmıştır.

belirtilmiştir. Prof. Dr. Tahir Çağa'nın öğretide kabul görmüş tespiti ise Sözleşme'de geçen Altın Frank'ın 900/1000 ayarında 10/31 gram altını içeren Fransız Altın Frank'ı olduğudur. Bu miktar 24 ayar saf altına dönüştürüldüğünde ise 1 Altın Frank 0,290323 gram saf altına denk gelmektedir (Çağa, 1982, s. 36). Türkiye'de döviz ve altın kurları Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ve serbest piyasa şeklinde olmak üzere iki başlık altında toplanmaktadır. Çağa (1982, s. 39) 1 Altın Frank'ın değerinin belirlenmesine söz konusu işlemler için serbest piyasa kurlarının kullanılması gerektiğini belirtmektedir. Bu nedenle, Tablo 4'de yer alan ABD doları ve 24 ayar altın kurları belirtilirken Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın açıkladığı kurlar yerine serbest piyasa kurlarını yansıtan "investing.com, doviz724.com" web sitelerinden derlenen veriler kullanılmıştır.

Tablo 4 incelendiğinde Türkiye'nin belirlediği ve 39 yıl boyunca sabit tuttuğu 1 Altın Frank değeri ile 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değeri arasında oldukça büyük farklar ortaya çıktığı görülmektedir. 1 Altın Frank'ın değeri Türkiye tarafından 0,8063 \$'ye sabitlenmişken, bunun olması gereken gerçek değeri 2012 yılında 15,49 \$, 2016 yılında 11,66 \$ ve 2021 yılında ise 16,77 \$'dir. Başka bir ifadeyle Türkiye 1 Altın Frank'ın gerçek değerini olması gereken gerçek değerinden 2012 yılında 19,21, 2016 yılında 14,46, 2021 yılında ise 20,80 kat daha düşük belirlemiştir. Bu durum şüphesiz Türkiye'nin büyük ekonomik kayıplar yaşamasına neden olmuştur. Yaşanan bu kaybı NT hesabına göre yapılan bir örnekle açıklamak daha yerinde olacaktır.

Tablo 5 2021 Yılı İçin 9873 NT'lik⁹ Bir Geminin Uğraksız Geçişinden Alınan ve Gerçekte Alınması Gereken Ücretler (Kabotaj Hariç)

Verilen Hizmetin Niteliği	Montrö Boğazlar Sözleşmesine Göre Alınacak Altın Frank Miktarı	1 Altın Frank'ın 0,8063 \$ Değerine Göre Alınan Ücret Miktarı (x NT) (\$)	1 Altın Frank'ın 0,8063 \$ Değerine Göre Elde Edilen Gelir (\$)	1 Altın Frank'ın Olması Gereken Gerçek Değerine Göre (16,77 \$) Alınması Gereken Ücret Miktarı (x NT) (\$)	1 Altın Frank'ın Olması Gereken Gerçek Değerine Göre (16,77 \$) Elde Edilmesi Gereken Gelir (\$)
Sağlık Denetimi	0,075	0,060472	597,0	1,257	12410,3
Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları ya da başka şamandıralar:					
800 tona kadar	0,420	0,338646	270,9	7,0434	5634,7
800 tonun üstünde	0,210	0,169323	1536,2	3,5217	31952,3
Kurtarma sandalları, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklüklerini, radyofarları ve b fıkrasına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere	0,10	0,08063	796,0	1,677	16557,0
TOPLAM	-	-	3200,1	-	66554,3

Tablo 5'de 9873 NT'lik bir geminin Türk Boğazlarından uğraksız geçişi için ödediği ve gerçekte ödemesi gereken ücretler gösterilmiştir. Buna göre belirtilen NT'deki bir geminin 2021 yılında geçiş için ödediği ücret 3200,1 \$ iken, 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değerine göre ödemesi gereken ücret 66554,3 \$ olmalıdır. Ödenmesi gereken ücret ile ödenen ücret arasında 63354,2 \$'lik bir fark bulunmaktadır. Başka bir ifadeyle, NT'ye göre yapılan hesaplamada Türkiye 2021 yılında boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden alması gerekenden 20,80 kat daha

⁹ 2021 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin toplam NT'si 466 milyon 900 bin, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin toplam NT'si ise 341 milyon 700 bin ton olup, Türk Boğazlarından geçen gemilerin toplam NT'si 808 milyon 600 bin'dir (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021, s. 38). Görsel 1'den 2021 yılında Türk Boğazlarından geçen toplam gemi sayısı ise 81 bin 893 olarak hesaplanmıştır. Dolayısıyla, toplam NT, toplam gemi sayısına bölünerek Türk Boğazlarından geçen bir geminin ortalama NT'si 9 bin 873 NT olarak hesaplanmış ve bu NT fener ve tahliye ücret hesaplamasında bir gemi için referans değer olarak kullanılmıştır.

düşük ücret tahsil etmiştir. Türkiye'nin 2021 yılında boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden 32 milyon 107 bin 782 \$ fener ve tahlisiye hizmeti geliri elde ettiği (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021, s. 42) göz önüne alındığında bunun aslında 667 milyon 841 bin 865 \$ olması gerekirdi. Özetle, 2021 yılı için Türkiye'nin uğraksız geçiş yapan gemilerden 635 milyon 734 bin 83 \$ ekonomik kaybı bulunmaktadır. Bu ekonomik kaybın Türkiye için TL cinsinden karşılığı ise 2021 yılı \$ kuru ortalamasına göre 5 milyar 664 milyon 390 bin TL'dir¹⁰.

Canpolat (2011), Haftalık Kara ve Deniz Ticaret Gazetesi'nde kaleme aldığı makalesinde Türkiye'nin 1983 yılında 1 Altın Frank'ın değerini 0,8063 \$'ye sabitlemesinin önemli ekonomik kayıplar yarattığını, 2000 NT'lik bir gemi üzerinden yaptığı hesaplamada bu tonajdaki bir geminin uğraksız boğaz geçişinden alınan ücretin 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alınması gereken ücretten 16 kat daha düşük olduğunu ve Türkiye'nin uğraksız geçiş yapan gemilerden ekonomik kaybının yıllık 400 milyon \$ olarak gerçekleştiğini belirtmektedir. Gürpınar (2011, s. 16), 4379 NT'lik bir gemi üzerinden yaptığı hesaplamada, bu tonajdaki bir geminin uğraksız boğaz geçişinden alınan ücretin 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alınması gereken ücretten 14,75 kat daha düşük olduğunu ifade etmektedir. Yayıcı (2013, s. 162), 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre yaptığı hesaplamada, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerden 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alınması gereken fener ücretinin 55,5, tahlisiye ücretinin ise 54,5 kat daha düşük tahsil edildiğini ve Türkiye'nin boğaz geçişlerinden yılda 150 milyon \$ gelir elde ettiği dikkate alındığında bu gelirlerin 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre tahsil edilmesi durumunda yaklaşık 8 milyar 100 milyon \$'ye ulaşacağını belirtmektedir. Demir (2016, s. 68), 1500 NT'lik bir gemi üzerinden yaptığı hesaplamada, bu tonajdaki bir geminin uğraksız boğaz geçişinden alınan ücretin 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alınması gereken ücretten 14,58 kat daha düşük olduğunu, bazı yazarların bu rakamı 45-50 kat olarak hesapladığını fakat bu değerlerin gerçeği yansıtmadığını ifade etmektedir. Tenker (2023), 52045 NT'lik bir gemi üzerinden yaptığı hesaplamada, bu tonajdaki bir geminin uğraksız boğaz geçişinden 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alınması gereken sağlık denetimi ücretinin 22,71, fener ücretinin 22,35 ve tahlisiye ücretini ise 22,69 kat daha düşük tahsil edildiğini belirtmektedir. Bu çalışmada Tablo 5'de 9873 NT'lik bir gemi üzerinden yapılan hesaplamada, bu tonajdaki bir geminin uğraksız boğaz geçişinden Türkiye'nin 1 Altın Frank'ın gerçek değerine göre alması gereken ücretten 20,80 kat daha düşük ücret tahsil ettiği ve 2021 yılı için uğraksız geçiş yapan gemilerden fener ve tahlisiye ücretlerine ilişkin ekonomik kaybının 635 milyon 734 bin 83 \$ olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

2021 yılı için 9873 NT'lik bir geminin referans alınmasına göre yapılan ekonomik kazanım ve kayıp hesabından sonra, aşağıda 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte Türkiye'nin boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden alınan fener ve tahlisiye hizmetlerinden doğan ekonomik kazanım ve kayıpları ortaya koyulacaktır. Bu çerçevede, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporlarından 2012-2021 yılları arasında Türkiye'nin boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilere verdiği fener ve tahlisiye hizmetlerinden elde ettiği gelirlere ulaşılmış, bu gelirler, daha önceden Tablo 4'de hesaplanan \$ cinsinden 1 Altın Frank'ın Türkiye tarafından belirlenen değeri ile olması gereken gerçek değeri arasındaki kat farkı ile çarpılarak Türkiye'nin elde etmesi gereken gerçek gelirlere ulaşılmış ve en nihayetinde bir ekonomik kazanım/kayıp tablosu ortaya çıkarılmıştır.

Tablo 6 Türkiye'nin 2012-2021 Yılları Arasında Boğazlardan Uğraksız Geçiş Yapan Gemilere Verdiği Fener ve Tahlisiye Hizmetleri Kapsamında Ortaya Çıkan Ekonomik Kazanım ve Kayıplar

Yıl	Türkiye'nin Belirlediği 1 Altın Frank Değerine Göre (0,8063 \$) Türk Boğazlarından Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerden Elde Edilen Fener ve Tahlisiye Gelirleri (\$)	\$ Cinsinden 1 Altın Frank'ın Türkiye Tarafından Belirlenen Değeri (0,8063 \$) ile Olması Gereken Gerçek Değeri Arasındaki Fark (Kat)	\$ Cinsinden 1 Altın Frank'ın Türkiye Tarafından Belirlenen Değeri ile Olması Gereken Gerçek Değeri Arasındaki Fark Göre Türk Boğazlarından Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerden Elde Edilmesi Gereken Gerçek Fener ve Tahlisiye Gelirleri (\$)	Yıllık Ekonomik Kayıp (\$)
-----	--	---	--	----------------------------

¹⁰ Bulunan TL değeri, \$ kurunun 2021 yılı ortalaması (8,91 \$) alınarak hesaplanmıştır.

2012	27.586.363	19,21	529.934.033	502.347.670
2013	28.143.677	15,75	443.262.912	415.119.235
2014	31.128.644	14,69	457.279.780	426.151.136
2015	27.676.928	13,42	371.424.373	343.747.445
2016	27.414.971	14,46	396.420.480	369.005.509
2017	28.868.790	14,59	421.195.646	392.326.856
2018	35.053.498	14,68	514.585.350	479.531.852
2019	32.109.163	16,18	519.526.257	487.417.094
2020	31.345.523	20,69	648.538.870	617.193.347
2021	32.107.782	20,80	667.841.865	635.734.083
Toplam	301.435.339	-	4.970.009.566	4.668.574.227

Kaynak: Uğraksız geçiş yapan gemilerden elde edilen fener ve tahlisiye gelirleri 2013-2021 yılları arası Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporlarından derlenmiştir.

Tablo 6 incelendiğinde 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte, Türkiye'nin 0,8063 \$ olarak belirleyip sabit tuttuğu 1 Altın Frank değerine göre Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilere verdiği fener ve tahlisiye hizmetlerinden 301 milyon 435 bin 339 \$ gelir ettiği görülmektedir. Ancak, Türkiye 1 Altın Frank'ın değerini olması gereken gerçek değerine göre belirlemiş olsaydı on yıllık süreçte 4 milyar 970 milyon 9 bin 566 \$ gelir elde etmiş olacaktı. Türkiye'nin 2012-2021 yılları arasındaki on yıllık süreçte boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilere verdiği fener ve tahlisiye hizmetlerine ilişkin toplam ekonomik kaybı elde ettiği gelirler düşüldükten sonra 4 milyar 668 milyon 574 bin 227 \$ olarak hesaplanmıştır. Fener ve tahlisiye hizmetlerine ilişkin on yıllık ekonomik kaybın ortalaması alındığında, Türkiye'nin belirtilen hizmetlerden yıllık 466 milyon 857 bin 422 \$ ekonomik kayıp yaşadığı ortaya çıkmaktadır. Ayrıca belirtmekte fayda vardır ki, bu hesaplama sağlıklı denetiminden ortaya çıkan ekonomik kayıplar dahil edilmemiştir, bu kayıplarda da eklendiğinde ekonomik kaybın boyutları daha da artacaktır.

7 Ekim 2022 ve 1 Temmuz 2023 İtibarıyla Uygulanan Tarifelere Göre Ortaya Çıkan Ekonomik Kazanım ve Kayıplar

Türkiye, 39 yılın ardından boğaz geçişlerinde uyguladığı ücret tarifelerini 7 Ekim 2022 tarihinde güncelleyeceğini ve her yıl 1 Temmuz itibarıyla da yeni güncel tarifenin yayımlanacağını duyurmuştur. Bu durum gelecek yıllarda yaşanacak ekonomik kayıpların önlenmesi imkânını ortaya çıkarmıştır. Türkiye 7 Ekim 2022 tarihi itibarıyla fener ve tahlisiye ücretlerinin hesaplanmasında temel alınan 1 Altın Frank'ın değerini 4,08 \$'ye yükselttiğini ilan etmiş ve bu değeri 1 Temmuz 2023 tarihinde ise tekrar güncelleyerek 4,42 \$'ye yükseltmiştir. İlan edilen değerlerin ekonomik kayıp oluşturup oluşturmadığının anlaşılması için bu değerlerin 1 Altın Frank'ın gerçek değerinin olup olmadığının tespit edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, öncelikle belirtilen tarihlerde 1 Altın Frank'ın gerçek değeri hesaplanacak, sonrasında ise ortaya çıkan sonuçlara göre ekonomik kazanım ve kayıplara ilişkin değerlendirmelerde bulunulacaktır.

7 Ekim 2022 tarihinde 1 Altın Frank'ın gerçek değeri için;

1 gr 24 ayar altın=1012,86 TL (7 Ekim 2022 tarihindeki serbest piyasa altın alım kuru),

1 \$=18,55 TL (7 Ekim 2022 tarihindeki serbest piyasa \$ alım kuru),

1 Altın Frank= 0,290323 gram 24 ayar altın,

buna göre,

TL cinsinden 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değerinin $0,290323 \times 1012,83 = 294,047$ TL,

\$ cinsinden 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değerinin ise $294,047 / 18,55 = 15,85$ \$ olması gerektiği anlaşılmaktadır.

1 Temmuz 2023 tarihinde 1 Altın Frank'ın gerçek değeri için;

1 gr 24 ayar altın=1586,54 TL (1 Temmuz 2023 tarihindeki serbest piyasa altın alım kuru),

1 \$=26,03 TL (1 Temmuz 2023 tarihindeki serbest piyasa \$ alım kuru),

1 Altın Frank= 0,290323 gram 24 ayar altın,

buna göre,

TL cinsinden 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değerinin $0,290323 \times 1586,54 = 460,609$ TL,

\$ cinsinden 1 Altın Frank'ın olması gereken gerçek değerinin ise $460,609 / 26,03 = 17,69$ \$ olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Türkiye 1 Altın Frank'ın değerini 7 Şubat 1983-6 Ekim 2022 tarihleri arasında uyguladığı değere göre 7 Ekim 2022 tarihinde 5,06, 1 Temmuz 2023 tarihinde ise 5,48 kat artırmıştır. Fakat, yapılan hesaplamalara göre 1 Altın Frank'ın değeri olması gereken gerçek değerine göre 7 Ekim 2022 tarihinde 3,87 kat, 1 Temmuz 2023 tarihinde ise 4 kat daha düşük belirlenmiştir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporlarından ulaşılan, Türkiye'nin uğraksız geçiş yapan gemilerden elde ettiği fener ve tahlisiye hizmetleri gelirlerinin on yıllık ortalaması alındığında, belirtilen hizmetlerden yıllık ortalama 30 milyon 143 bin 553 \$ gelir elde ettiği anlaşılmaktadır. 1 Altın Frank'ın değerinde yapılan güncellemeyle Türkiye'nin bu gelirlerini yıllık yaklaşık 159 milyon \$'ye yükselteceği hesaplanmıştır. Ancak, Türkiye 1 Altın Frank'ın değerini yukarıda hesaplanan gerçek değerine göre belirlemiş olsaydı uğraksız geçiş yapan gemilerden elde edeceği fener ve tahlisiye hizmetleri gelirleri yıllık yaklaşık 627 milyon \$'ye yükseltmiş olacaktı. Dolayısıyla, yapılan güncellemelerle Türkiye'nin boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden alınan fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinden yıllık yaklaşık 470 milyon \$ kayıp yaşayacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca belirtmekte fayda vardır ki, bu hesaplama sağlıklı denetiminden ortaya çıkan ekonomik kayıplar dahil edilmemiştir, bu kayıplar da eklendiğinde ekonomik kaybın boyutları daha da artacaktır.

Sonuç ve Öneriler

Türkiye, 2012-2021 yılları arasında 1 Altın Frank'ın değerini olması gereken gerçek değerine göre ortalama 16,44 kat daha düşük belirlemiştir. Bu nedenle, Türkiye'nin 2012-2021 yılları arasında Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerden tahsil ettiği fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinden 4 milyar 668 milyon 574 bin 227 \$ kaybı ortaya çıkmıştır.

Türkiye, 1 Altın Frank'ın değerini 7 Şubat 1983-6 Ekim 2022 tarihleri arasında sabit tuttuğu değere göre (0,8063 \$) 7 Ekim 2022 tarihinde 5,06, 1 Temmuz 2023 tarihinde ise 5,48 kat artırmıştır. Fakat, yapılan hesaplamalara göre Türkiye 1 Altın Frank'ın değerini olması gereken gerçek değerine göre 7 Ekim 2022 tarihinde 3,87, 1 Temmuz 2023 tarihinde ise 4 kat daha düşük belirlemiştir. Bu nedenle, Türkiye'nin boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden tahsil ettiği fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinden yıllık yaklaşık 470 milyon \$ kayıp yaşayacağı belirlenmiştir. Bu çerçevede;

a. Son yıllarda dünya ülkeleri tarafından denizlerin ekonomik yönü daha iyi anlaşılmış ve denizlerden ekonomik kazanım sağlama isteği giderek artmıştır. Bu nedenle, Türkiye Montrö Boğazlar Sözleşmesi esaslarına göre kendisine ekonomik kazanımlar sağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından kazanacağı her bir kuruşu önemsemeli ve bu çerçevede hareket etmelidir,

b. Türkiye 7 Şubat 1983-6 Ekim 2022 tarihleri arasında 1 Altın Frank'ın değerini 0,8063 \$ olarak belirlemiş, 7 Ekim 2022 tarihinde 4,08 \$, 1 Temmuz 2023 tarihinde ise 4,42 \$ olarak güncellemiştir. Fakat, bu değerleri 1 Altın Frank'ın gerçek değeri olarak nitelendirmek mümkün olmayıp, bu değerleri Türkiye Cumhuriyeti'nce belirlenen 1 Altın Frank değeri olarak tanımlamak daha doğru yaklaşımı temsil etmektedir,

c. 1 Altın Frank'ın gerçek değeri 0,290323 gram 24 ayar altına eşittir. Bu çerçevede, TL cinsinden 1 Altın Frank'ın gerçek değeri, belirtilen gram miktarının hesaplanan günün serbest piyasa altın alım kuru ile çarpılarak bulunmalıdır. Bulunan bu değer istenirse yine hesaplanan

günün serbest piyasa \$ alım kuruna bölünerek 1 Altın Frank'ın \$ cinsinden gerçek değeri bulunabilir,

ç. Türk Boğazlarından geçiş yapan gemi sayısı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı yıllardan 2021 yılına gelindiğinde önemli oranda artış göstermiştir. Bu durum, Türk Boğazlar trafiğinde önemli bir artış ile birlikte boğaların çevre güvenliği açısından da birçok tehlikeyi beraberinde getirmiştir. Bu nedenle, Türkiye'nin 1 Altın Frank'ın değerini olması gereken gerçek değerine göre belirleyerek ekonomik kazanımlarını artırması Türkiye'nin sosyal refah seviyesine olumlu yönde katkıda bulunacağı gibi bu kazanımların İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının çevre güvenliğini artırıcı önlemlerde kaynak olarak kullanılması da Türk Boğazlarının çevre güvenliğinin sağlanması açısından yerinde bir uygulama olacaktır,

d. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından boğaz geçişlerinden alınan fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinin belirleyicisi 1 Altın Frank'ın değerinin her yıl 1 Temmuz'da güncelleneceği belirtilmiştir. Fakat, 1 Altın Frank'ın değeri 1 gr 24 ayar altının serbest piyasa alım kuruna göre belirlendiğinden ve altın kurunda günlük bazda dahi önemli yükselişler yaşanabildiğinden, fener ve tahlisiye hizmetleri ücretlerinin belirlenmesinde temel alınan 1 Altın Frank'ın değerinin 1 yıllık bir süre zarfında güncellenmesi Türkiye açısından önemli ekonomik kayıplar oluşturmaktadır. 1 Altın Frank'ın gerçek değerinin altın kurundaki anlık değişimlerin de dikkate alınarak hesaplanması ekonomik kayıpların önüne geçilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, serbest piyasa ABD doları ve altın alım kurlarını anlık olarak alıp çalışan ve geçiş yapacak bir geminin pruvası boğaza girdiği anda o andaki kurlar ile fener ve tahlisiye ücretlerini hesaplayarak geçiş yapan geminin denizcilik işletmeleri yönetimine fatura edebilen basit bir bilgisayar programı oluşturularak anlık ücretlendirme sistemine geçilmesi Türkiye açısından yaşanan ekonomik kayıpların önüne geçecektir.

Yazar Katkı Oranları

Çalışmaya 1. Yazar: %100 oranında katkı sağlamıştır.

Çıkar Çatışması Beyanı

"Türkiye'nin belirlediği 1 Altın Frank değerine göre Türk Boğazları geçişlerinden doğan ekonomik kazanım ve kayıplar üzerine güncel bir değerlendirme." başlıklı makalem ile herhangi bir kurum, kuruluş, kişi ile mali çıkar çatışması yoktur.

Kaynaklar

- Anadolu Ajansı. (2023, Mart 4). Türk boğazlarından geçişte ülkeye döviz girişini artıracak tarihi adım atıldı. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turk-bogazlarindan-geciste-ulkeye-doviz-girisini-artiracak-tarihi-adim-atildi-/2919545>
- Canpolat, R. (2011, Ocak 19). 10 milyar dolar boğazımıza takıldı. *Deniz Haber*. <https://www.denizhaber.net/10-milyar-dolar-bogazimiza-takildi-haber-32471.htm>
- Çağa, T. (1982). Gemilerin altın frank esaslı üzerinden alınan resimlere dair. *İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi*, 3(1-3), 36-39. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/13774>
- Çağa, T. (1994). Çanakkale ve İstanbul boğazlarından transit geçen ticaret gemilerinden alınacak resimlere dair. *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 54(1-4), 228. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/95967>
- Demir, İ. (2016). Montrö Sözleşmesi'ne göre alınan geçiş ücretleri (resim ve harçlar). *Marmara Üniversitesi VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Tebliğler Kitabı*. İstanbul Yayınları.
- Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi. (2022). *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü*. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editör/pdf/fener-ve-tahlisiye-tarifesi-icin-tiklayınız.pdf>
- Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği. (2009). *Resmi Gazete*. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/03/20090312-1.htm>

- Germir, H. N. (2022, Ağustos 26). Denizyolu taşımacılığının önemi ve sektöre yönelik kullanılan banka kredileri: Türkiye örneği. TASAM. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/70131/denizyolu_tasimaciliginin_onemi_ve_sektore_yonelik_kullandirilan_bank_kredile_ri_turkiye_ornegi
- Gündüz, A. (2000). *Milletlerarası hukuk ve milletlerarası teşkilatlar hakkında temel belgeler*. Beta Yayınları.
- Gürpınar, A. N. (2011). Türk Boğazlarından geçiş ücreti altın frank "franc germinal". *Anadolu Nümismatik Bülteni*, 16, 16. <https://www.vda.org.tr/Portals/0/duyurular2011/numismatik.pdf>
- İnan, Y. (1986). *Türk Boğazları'nın siyasal ve hukuksal rejimi*. Gazi Üniversitesi Yayını.
- Kara, H. (2010). Boğazlarda altın frank uygulaması. *Hacı Kara Yayınları*. <http://www.hacikara.com/tr/yayinlar/internet-yayinlari/detay/2/bogazlarda-altin-frank-uygulamasi/>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2013). *Faaliyet Raporu 2013*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2014). *Faaliyet raporu* (29. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/lb/Xr/jH/QK/FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%202014.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2015). *Faaliyet raporu* (31. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/l4/93/KE/rP/FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%202015.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2016). *Faaliyet raporu* (29. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/6M/5f/2S/S2/FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%202016.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2017). *Faaliyet raporu* (28. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/Ji/D4/hz/WM/FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%202017.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2018). *Faaliyet raporu* (31. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/NT/eO/k9/Fy/2018%20YILI%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2019). *Faaliyet raporu* (39. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/G4/J4/lz/Gx/2019%20YILI%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU.v19.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2020). *Faaliyet raporu* (38. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/mS/XA/qd/9t/2020%20YILI%20FAAL%C4%B0YET%20RAPORU.v6.pdf>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2021). *Faaliyet raporu* (42. sayfa). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayını. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/Vj/Qa/oG/dB/2021%20YIL%20FAAL%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu_V9.pdf
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2022). *Fener ve tahlisiye ücret tarifesinde değişiklik*. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/AnnouncementDetail/340/FENER-VE-TAHLISIYE-UCRET-TARIFESINDE-DEGISIKLIK>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (2023). *Fener ve tahlisiye ücret tarifesinde değişiklik*. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/n5/Gc/R0/W6/fener.pdf>
- Kuran, S. (2020). *Uluslararası deniz hukuku* (6. baskı). Beta Yayınları.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi. (1936). *Resmi Gazete*. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3374.pdf>
- Özersay, K. (1999). *Türk boğazlarından geçiş rejimi* (Tezler dizisi: 6). Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.

- Pazarcı, H. (1989). *Uluslararası hukuk dersleri (II. Kitap)*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Tenker, S. (2023). Türk Boğazları gemi geçiş ücretleri üzerine. *Denizcilik Dergisi*. <https://www.denizcilikdergisi.com/yazarlar/kapt-sedat-tenker/turk-bogazlari-gemi-gecis-ucretleri-uzerine/>
- Tulun, T. E. (2020). *The Montreux Convention: A regional and global safety valve*. Terazi Yayıncılık.
- Yaycı, C. (2013). Montrö Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde altın frank uygulamasına ilişkin tartışmaların değerlendirilmesi. *Bilge Strateji*, 5(8), 162-163. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/bs/issue/3802/51002>
- Yücel, M. B. (2020). *Dünyada ve Türkiye’de altın*. Maden Teknik ve Arama Genel Müdürlüğü, 2. <https://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden-serisi/altin.pdf>

Extended Abstract

Türkiye is a country that owns the Istanbul and Çanakkale straits, two geopolitically important straits that can provide economic benefits. Türkiye's rights and authorizations regarding these two straits are determined by the Montreux Convention on the Straits signed in 1936. The Montreux Straits Convention stipulates that the taxes and fees that can be levied pursuant to Article 2 of the Convention may be levied within the scope of the health inspection, lighthouse, and rescue services provided to the transiting ships and that they shall be collected over the Gold Francs amount specified in the Convention and that no flag difference shall be considered by the Turkish Government in this collection.

The parties to the passage of the Turkish Straits are the vessels using the straits by transit and the State of the Republic of Türkiye, the owner of the straits. These parties have certain rights and obligations under the Montreux Convention on the Straits. One of the obligations that the vessels transiting the Straits must fulfill under the Convention is to pay a fee in Gold Francs for the health inspection, lighthouse, and rescue services provided to them. The obligation to pay fees arising from these services provides economic gains to Türkiye, and it is a right for Türkiye to charge the ships transiting the Straits based on the principles of the Montreux Straits Convention in return for the mentioned services.

The purpose of this study is to determine the real value of 1 Gold Franc, which is taken as a basis for determining the lighthouse and rescue services fees collected from the ships passing through the Turkish Straits without port calls, compared to the value determined by Türkiye in the ten-year period between 2012 and 2021, and to determine the economic gains and losses arising from the fee collection of these services. The value of 1 Gold Franc was updated by Türkiye in 2022 and then in 2023 after 39 years. The study also aims to determine the economic gains and losses stemming from the fee collection of these services within the scope of this update. In this framework, from the Annual Reports of the General Directorate of Coastal Safety, the revenues obtained by Türkiye from the lighthouse and rescue services provided to the ships passing through the straits between 2012 and 2021 were obtained. These revenues were multiplied by the fold difference between the value of 1 Gold Franc in \$ calculated in the study and the actual value of 1 Gold Franc determined by Türkiye, and the actual revenues that Türkiye should have obtained were determined, and finally, an economic gain/loss table was revealed.

Türkiye kept the value of 1 Gold Franc, which is the basis for the determination of the lighthouse and rescue services fees collected from the vessels passing through the straits without port calls, fixed at \$0.8063 from February 7, 1983, until October 6, 2022, and did not increase it. Türkiye decided to increase the value of 1 Gold Franc as of October 2022, after keeping it constant for 39 years. The value of 1 Gold Franc was increased to \$4.08, effective from October 7, 2022. In addition, it was decided that the value of the Gold Franc will not be kept constant in the following period and will be updated annually by the Ministry of Transport and Infrastructure as of July 1. Accordingly, the second update was announced on July 1, 2023, and the value of 1 Gold Franc was raised to \$4.42. However, it is possible to say that the new fee values resulting from the increases on both October 7, 2022 and July 1, 2023 are well below the fee values that should be based on the real value of 1 Gold Franc.

According to the value of 1 Gold Franc, which was set and kept constant at \$0.8063 for the ten-year period between 2012 and 2021, Türkiye earned \$301 million 435 thousand 339 from the lighthouse and rescue services provided to the ships passing through the straits without ports call. However, Türkiye set the value of 1 Gold Franc 16.44 times lower on average than its actual value between 2012 and 2021, and if it had set the value of 1 Gold Franc according to its actual value, it would have generated \$4 billion 970 million 9 thousand 566 in revenue in the ten-year period. Between 2012-2021, Türkiye's total economic loss related to the lighthouse and rescue services provided to the ships that pass through the straits without a port call is calculated as 4 billion 668 million 574 thousand 227 \$ after deducting the obtained revenues. The average of ten years of economic loss related to lighthouse and rescue services reveals that Türkiye has an annual loss of \$466 million 857 thousand 422 from these services.

Türkiye increased the value of 1 Gold Franc by 5.06 folds on October 7, 2022, and 5.48 times on July 01, 2023, compared to the value applied between February 7, 1983, and October 6, 2022. However, according to the calculations

made, the value of 1 Gold Franc was determined 3.87 folds lower on October 7, 2022, and 4 folds lower on July 1, 2023, compared to its actual value.

A ten-year average of Türkiye's lighthouse and rescue services revenues from vessels transiting without port calls reveals that Türkiye receives an annual average revenue of \$30 million 143 thousand 553 from the aforementioned services. With the increase in the value of 1 Gold Franc, it is estimated that Türkiye will increase these revenues to approximately \$159 million annually. However, if Türkiye had determined the value of 1 Gold Franc according to its real value calculated in the study, the lighthouse and rescue services revenues from the vessels transiting without port calls would have been approximately \$627 million. Therefore, it is understood that even with the increase in the value of 1 Gold Franc, Türkiye will lose approximately \$470 million annually from the lighthouse and rescue services fees collected from the vessels transiting the straits without port calls. It should also be noted that the economic losses resulting from health inspections are not included in the calculations made with the values both between February 7, 1983 and October 6, 2022, and with the recent increases, and when these losses are added, the size of the economic loss will increase even more.