

## DÜNYANIN HASSAS NOKTALARININ MUHASEBESİ: CEBELİTARİK BOĞAZI ÖRNEĞİ

Süleyman Yükü <sup>1</sup>

Fatma Temelli <sup>2</sup>

### ÖZ

Muhasebe bilimi sadece mali nitelikteki olaylar için değil, ölçümün gerçekleşmesine imkan sağlayan tüm sosyal olaylarda kullanılabilir. Savaşlarda ortaya çıkan sonuçlar toplumun her kesimini ilgilendirmekle birlikte bu sonuçlara muhasebe biliminin uygulanabilmesi mümkündür. Savaş dönemlerinde kaynakları etkin ve verimli kullanabilmek oldukça önemlidir. Savaşlarda elde edilen kazançlar karşı tarafa bir maliyet, kayıplar ise karşı tarafa bir kazanç olarak geri dönmektedir. Tarih boyunca dünyanın önemli deniz geçitlerinden biri olan boğazları ele geçirme vak'ası ile karşılaşmıştır. Bu vak'alardan biri de deniz ticaretinde sahip olduğu stratejik konumu gereğince tarih boyunca Cebelitarık Boğazı için verilen mücadele ve savaşlardır. Bu çalışmanın amacı, Cebelitarık Boğazı Savaşı ve sonuçlarını irdeleyip savaşın yaşanma biçimi, sonuçları ve mevcut durumunun devamı gibi gerçekleri İspanya, İngiltere ve dünya açısından maliyet analizine tabi tutmak ve sonuçlarını okuyucunun dikkatine sunmaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Cebelitarık Boğazı, Savaşlar, Maliyet Muhasebesi, Yönetim Muhasebesi.

**JEL Sınıflandırması:** M41, M49, H12.

### ACCOUNTING FOR THE SENSITIVE POINTS OF THE WORLD: THE EXAMPLE OF THE STRAIT OF GIBRALTAR

#### ABSTRACT

Accounting science can be used not only for financial events but also for all social events that allow measurement to take place. Although the results of wars concern all segments of society, it is

<sup>1</sup> Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, İİBF, [suleyman.yukcu@deu.edu.tr](mailto:suleyman.yukcu@deu.edu.tr), ORCID: 0000-0002-1514-5953.

<sup>2</sup> Doç.Dr., Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, İİBF, [ftemelli@agri.edu.tr](mailto:ftemelli@agri.edu.tr), ORCID: 0000-0001-7436-5289.

**Atıf (Citation):** Yükü, S., Temelli, F. (2023). Dünyanın Hassas Noktalarının Muhasebesi: Cebelitarık Boğazı Örneği. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*(25), 33-54.

possible to apply accounting science to these results. In times of war, it is very important to use resources effectively and efficiently. In wars, gains are a cost to the other side and losses are a gain to the other side. Throughout history, there have been cases of seizing the straits, one of the world's most important sea passages. One of these cases is the struggle and wars fought for the Strait of Gibraltar throughout history due to its strategic position in maritime trade. The aim of this study is to examine the Battle of the Strait of Gibraltar and its consequences and to subject the facts such as the way the war took place, its consequences and the continuation of its current situation to a cost analysis in terms of Spain, Britain and the world and to present the results to the reader's attention.

**Keywords:** Strait of Gibraltar, Wars, Cost Accounting, Management Accounting.

**Jel Classification:** M41, M49, H12.

## 1. GİRİŞ

Kendinizi dünyanın en önemli müzikal gösterilerinden birisinde düşünün. Örneğin; Victor Hugo'nun romanından sahnelenen meşhur "Notre-Dame de Paris" müzikaline gitmişsiniz. Bu müzikal için uzun süredir bilet parası biriktirmişsiniz. Beş yüz bin Avro'ya birinci sırada en ortada bir koltuk satın almışsınız. Müzikale gitmişsiniz. Gitmeden önce yeni aldığınız kıyafetleri giyip özenle hazırlanmışsınız. Yerinize oturduğunuzda ünlüler ile dolmaya başladı, heyecan ile müzikalin başlamasını bekliyorsunuz. Müzikal tam başlamak üzereyken sizin önünüzdeki boşluğa, görüşünüzü kapatacak şekilde bir koltuk getiriliyor. Başında büyük şapkası olan geniş vücutlu birisi oturtuluyor. Siz "Ne Oluyor?" demeye kalmadan müzikal başlıyor. Siz hiçbir şey göremiyorsunuz, önünüze oturtulan şahsın kahkaha ve mutluluk sesleri nedeniyle müzikali hemen hemen hiç duymuyorsunuz. Ne hissedersiniz?

Örneği değiştirelim. Hayatınız boyunca biriktirdiğiniz parayla İstanbul'da 2 katlı bir ev aldınız. Çok pahalı ama buna değer diye düşündünüz. Bütün servetinizi bu ev için harcadınız. Üst kattaki balkonda kahve içerken boğazın rüzgar eşliğinde kıvrılışını seyredebiliyorsunuz. Geçen gemilerde, güvertede hareket eden kişilerle olan bakışlarınızla çok uzaktakilere selam söyleyebiliyorsunuz. Bu ortamda kahvenizi yudumlamaktayken, evlerinizin önündeki boşluğa iş makinaları geliyor. Temel, duvar, kat, çatı derken önünüze devasa bir bina yapılıyor. Artık boğazı hiç göremiyorsunuz. Çatıya çıksanız da deniz görünmüyor. Gözünüzden beş metre ileride, öndeki binanın düz, sevimsiz duvarı görünüyor. Evden çıktığınızda denize yürümek istediğinizde bile, öndeki binanın çevresinden dolanarak denize ulaşmak oldukça vakit alıcı oluyor. Ne hissedersiniz?

Bu noktaya kadar iki kez "Ne hissedersiniz?" sorusunu sorduk. Cevabı kolay, bu ortamlar yaşanır mı bilmiyoruz ama (aslında tarihte yaşanmış) doğal olarak; kızgınlık, kırgınlık, saygısızlığa uğrama düşüncesi, kin, nefret, beddua duyguları içerisinde olursunuz. Bu haksızlıklara makuliyet duyguları ile yaklaşım sessiz kalabilmek mümkün değildir.

İngiltere, İspanyollara bu duyguları Cebelitarık Boğazı'nda yaşatmıştır. 1700'lü yılların başlarında İngiltere ile İspanya Cebelitarık Boğazı'nın kontrolü için savaşmışlar, savaşı

İngilizler kazanmış ve böylece boğazın kontrolü her iki tarafta da İngiltere'ye geçmiştir. Bu yaşanmışlıktan sonra siz İspanyol olarak Ne hissedersiniz?

En önemli noktada bir avuç toprağa sahip İngiltere, Cebelitarık Boğazı'nı kontrol ediyor. Siz koskoca İber Yarımadası'na sahipsiz. Cebelitarık Boğazı'ndan geçen gemilere hiçbir kontrolünüz olmadığı gibi güvertedekilere "El Sallama" motivasyonu bile duymayacak konuma gelmişsiniz. Böyle bir konumda kin, nefret gibi kelimeler mevcut durumu anlatmaya yetmiyor. Çok uzakta yaşıyor olmanıza rağmen, İspanyolların uğradığı haksızlığa tepkisiz kalmak zordur.

Bu çalışmanın amacı, açıklamaya çalışılan bu savaş ve sonuçlarını irdeleyip savaşın yaşanma biçimi, sonuçları ve mevcut durumunun devamı gibi gerçekleri İspanya, İngiltere ve dünya açısından maliyet analizine tabi tutmak ve sonuçlarını okuyucunun dikkatine sunmaktır. Cebelitarık'ta yaşanmışlıkların, Çanakkale'de tekrarlanmasına izin vermeyen Seyit Onbaşlıların ve Mustafa Kemallerin yarattığı ortamın "Şükürünü" içimizde hissetmektir.

## 2. CEBELİTARİK BOĞAZI

Cebelitarık Boğazı'na ilişkin önemli gelişmeler aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

1. Cebelitarık Boğazı'nın Konumu
2. Cebelitarık Boğazı'nın Doğası
3. Cebelitarık Boğazı'nın Tarihi
4. Cebelitarık Boğazı'nın Stratejik Önemi
5. Cebelitarık Boğazı'nın Ekonomik Önemi

### 2.1. Cebelitarık Boğazı'nın Konumu

Cebelitarık, stratejik konumuyla ünlü olan küçük bir bölge olup; 6.5 km<sup>2</sup> yüzölçümünde, en yüksek tepesi 426 metre olan ve aynı adı taşıyan boğaza hakim bir yarımada. Cebelitarık Boğazı, İspanya'nın güney ucu ile kuzeybatı Afrika arasında yer almaktadır. Akdeniz ve Atlantik Okyanusu'nu birbirine bağlayan önemli bir su yolu olup, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirlerinden ayırmaktadır. Siyasi olarak egemenliği üç ayrı ülkede olup bu ülkeler Fas, İngiltere ve İspanya'dır. Boğazdan yılda yaklaşık 7500 kadar gemi geçişi olmaktadır ve boğazın her iki kıyısının kontrolü İngiltere'dedir. Cebelitarık, 1704 yılında Habsburg hanedanı adına İspanya taht savaşına müdahale eden İngiliz-Hollanda birlikleri tarafından işgal edilmiş ve o günden beri de kraliçeye bağlı "denizaşırı" bir İngiliz sömürgesi olmuştur (Mert, 2019: 296).

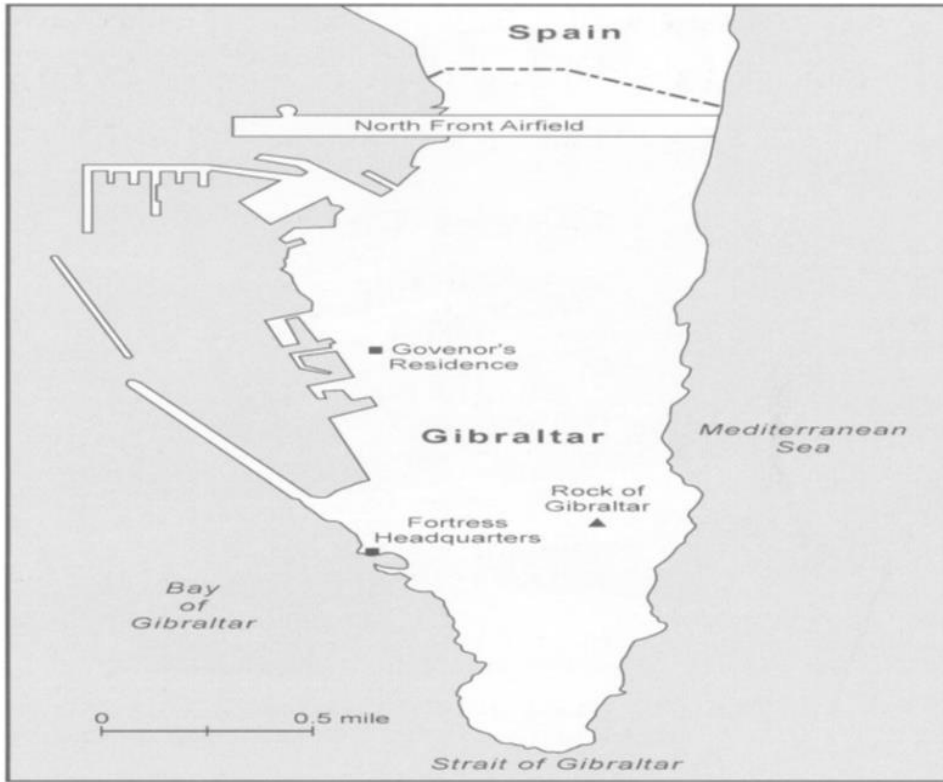
Edinilen bir başka bilgiye göre İngiliz Denizaşırı Cebelitarık Bölgesi, yaklaşık 420 metre yüksekliğe kadar yükselen ve bu nedenle genellikle "Kaya" olarak anılan kayalık bir burun, 6 kilometreden biraz daha uzun yaklaşık 1.200 metre genişlikte ve 7 km<sup>2</sup> yüzölçümünde bir alanı kaplamaktadır. Sınır geçişinde yaklaşık 800 metre genişliğinde alçak bir kıstakla İspanya'nın güney ucuna bağlanmaktadır. Cebelitarık'ın batısındaki körfezin 8 km ötesinde İspanya'nın Algeciras Limanı bulunurken, boğazın diğer tarafında 32 km uzaklıkta Fas yer almaktadır (Gold, 2005: 1). En dar noktasında sadece yaklaşık 13.000 metre genişliğinde bir su şeridi olan Cebelitarık Boğazı, İspanya ve Fas'ın ulusal sınırlarını birbirinden ayırmaktadır.

Güneşli bir günde Fas, İspanya'nın liman kenti Tarifa'dan net bir şekilde görülebilmektedir. Bu coğrafi yakınlık geçiş, işgal ve göç örüntüleriyle tanımlanan ortak bir tarihi teşvik etmiştir. Gerçekten de bu iki Akdeniz ülkesi, zaman içinde farklı anlarda birbirlerini işgal etmişlerdir (Renta, 2008: 430).



**Şekil 1: İber Yarımadası Haritası**

*Kaynak:* Lambert, 2005: 207.



**Şekil 2: Cebelitarık Boğazı Haritası**

*Kaynak:* Lambert, 2005: 207.

Akdeniz'in girişi, Akdeniz kıyısının ötesindeki kıtaların ve bunlara bağlı okyanus yollarının keşfedilmesiyle kabaca batıya çevrilmiş ve denizin kendisi yalnızca büyük okyanus ticaret yollarının bir çıkıntısı haline gelmiştir. İlk kez su yolu siyasi önem oluşturacak şekilde su geçidini aşmıştır. Cebelitarık'ın doğusundaki ve batısındaki bölgelerin tamamı İspanyol kontrolü altında olup, artık güneye yönelik bir tehdit olmamıştır ve Cebelitarık artık İspanyollar tarafından stratejik olarak önemli görülmemiştir. Bu, boğazın her iki yakasını benzer şekilde birleştiren Romalılar ve Kartacalıların Cebelitarık'ı nasıl gördüklerine bir dönüş olmuştur. Bu nedenle İspanyollar, yakın zamanda tahkimatları iyileştirmemişlerdir ve onu korumak için yalnızca 200 kişilik küçük bir garnizon kalmıştı. Bu nedenle, Amiral George Rooke komutasındaki İngiliz-Hollanda filosu, 1704 yılında İspanya Veraset Savaşı sırasında sadece iki gün içinde Cebelitarık'ı ele geçirmiştir (Dittmer, 2021: 5). O gün şafaktan itibaren ve sonraki beş saat boyunca filodan şehre yaklaşık 15.000 top atışı yapılmıştır. İngiliz çoğunluğun önderliğindeki işgalciler aynı sabah karaya çıkmışlar ve şaşkıncı olmayan bir şekilde çok az muhalefetle karşılaşmışlardır (<https://www.historic-uk.com>).

## 2.2. Cebelitarık Boğazı'nın Doğası

Cebelitarık Boğazı, yukarıda da bahsedildiği üzere Akdeniz ile Atlas Okyanusu'nu birbirine bağlayan, Afrika ile Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran bir boğazdır. Antik çağda "Herkül'ün Sütunları" olarak da bilinmekte olup, 60 km uzunluğuna ve 44 km genişliğine sahip, en derin yeri ise 426 m olan bir boğazdır. Adını Tarık Bin Ziyad'dan almıştır. Boğazın siyasal egemenlik açısından kontrolü olan üç ülke ise; Birleşik Krallık, İspanya ve Fas'tır. Boğazda, yüzeyde doğudan batıya giden kuvvetli bir akıntı bulunmaktadır. Derinlerde ise Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na daha zayıf bir akıntı akmaktadır. Cebelitarık Boğazı'nın her iki yanı sarp kayalıklarla çevrilidir. Bitki örtüsü bakımından iki yakasında beraberlik görülür ve buradan yılda 7000-7500 gemi geçişi olmaktadır (<https://tr.wikipedia.org>).

Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na açılan Cebelitarık Boğazı, yaklaşık 58.000 metre uzunluğunda ve en dar noktasında yaklaşık 14.485 metre genişliğindedir. Sularının derinliği yaklaşık 299 metre ile 914 metre arasında değişmektedir. Aralarında sadece 22.531 metre bulunan Kaya ve Acho Dağı, antik Herkül Sütunları, Akdeniz'in en uzak sınırlarını işaret etmekteydi. Yaklaşık üç mil uzunluğunda ve çeyrek mil genişliğinde olan Cebelitarık (Jabal Tārik, Tārik Kayası), İspanya anakarasına alçakta bulunan kumlu bir kıstakla bağlıdır. Maksimum derinliği yaklaşık 400 metre olan Algeciras Körfezi, doğu ucundaki Kayalık'tan batıdaki Algeciras'a kadar uzanan neredeyse tam bir daire oluşturur ve bu mesafe 9656 metredir. Miel ve Palmones Nehirleri körfeze dökülürken, tepeler körfezden dağlardan kıyıya kadar uzanır. Algeciras'ın yaklaşık 16.093 metre güneybatısında yer alan Tarifa'da tepeler sahilden hafifçe yükselerek 152 metreyi aşmaktadır. Tarifa'yı rüzgâr sörfçüleri için bir cennet haline getiren Atlantik ve Boğaz'dan gelen güçlü rüzgârlar hasara yol açmıştır. Tarifa'dan Afrika'ya en kısa mesafe 14.485 metredir. Boğazı yönetme mücadelesi bu üç bölgeye sahip olmaya odaklanmış olup bu bölgeler Cebelitarık, Algeciras ve Tarifa'dır (O'Callaghan, 2011: 4).



**Şekil 3:** Çebelitarık Boğazı'ndan Bir Görüntü

*Kaynak:* Dittmer, 2021



**Şekil 4:** Çebelitarık Boğazı'ndan Bir Görüntü

*Kaynak:* <https://www.ntv.com.tr>

### 2.3. Çebelitarık Boğazı'nın Tarihi

Çebelitarık Boğazı'nın tarihi aşağıdaki başlıklar altında açıklanabilir:

1. Tarık Bin Ziyad Dönemi
2. İspanya-İngiltere Savaşı (1585-1704)
3. İspanya-İngiltere Anlaşması



### 2.3.1. Tarık Bin Ziyad Dönemi

Cebelitarık, ötesindeki topraklara giden bir deniz yolu olmaktan ziyade, kuzey ve güney Akdeniz arasında bir köprü görevi görmekteydi. İslamiyet, Arap yarımadasından tüm kuzey Afrika'ya doğru yayılmıştı. M.S. 711 yılında, Kuzey Afrika ile şimdiki İspanya'nın tam burun buruna geldiği yerdeki Ceuta, Vizigot Kontu Julian'ın hakimiyeti altındaydı. Vizigotlar, Romalıları yenilgiye uğratarak tüm İber yarımadasını ele geçirmişti. Zayıf ve parçalanmışlardı. Müslüman Araplar tarafından Ceuta'da kuşatılan Julian, onları karşı tarafta kolayca yok edebileceğini düşünerek, İber yarımadasına çıkmaya ikna etmişti. Böylelikle kendi adamlarını da karşı kıyıya geçirerek kurtaracağını düşünmüştü (<https://www.ntv.com.tr>).

M.S. 710 yılında Mûsâ b. Nusayr (Tarık Bin Ziyad ile Endülüs'ü fetheden Müslüman kumandan) tarafından Güney İspanya'ya gönderilen Tarîf b. Mâlik kumandasındaki 500 kişilik birliğin keşif seferinde başarı göstermesi ve bol miktarda ganimetle geri dönmesi Endülüs'ün fethi konusunda müslümanları cesaretlendirmiştir. Bunun üzerine Mûsâ b. Nusayr, Târik b. Ziyâd'ı Endülüs'e gidecek birliklerin kumandanlığına tayin etmiştir (<https://islamansiklopedisi.org.tr>).

M.S. 711'de, Tarık Bin Ziyad adında bir Arap askeri komutanı, Vizigot ordusunu test etmek için kuzeye gönderilmiştir. Musa bin Nusayr'ın emri doğrultusunda Tarık bin Ziyad, 7 bin kişilik bir orduyla Cebelitarık Boğazı'nı geçerek İspanya'nın Vizigot kralı Rodrigo'yu ve Vizigot ordusunu büyük bir yenilgiye uğratmıştır (<https://islamansiklopedisi.org.tr>). Kısa bir süreliğine Endülüs'ün büyük bir kısmı Müslüman orduları tarafından ele geçirilmiştir. Bunun üzerine kendi adını verdiği Jebal Tarık (Tarık'ın Dağı) yarımadası üzerinden Endülüs'e çıkarak İber yarımadasındaki Müslüman egemenliğini başlatmıştır. Tarık Bin Ziyad, boğazın güvenliğini sağlamak için boğazın kuzeyinde Cebelitarık kayalığına da bir kale yaptırmıştır. Dolayısıyla Cebelitarık Körfezi'ne inmiş ve köprübaşı olarak "Kaya" üzerinde bir kale kurmuştur. Şimdi Cebelitarık olarak bilinen yarımada (modern Algeciras şehri de dahil olmak üzere körfez çevresindeki tüm alanı içeren) bu isimle adlandırılmaya başlanmıştır. "Tarık'n Dağı" anlamına gelen Cebel-i Tarık, zirveye verilen addır. Zamanla bu isim Cebelitarık'a dönüşmüştür. O dönemde kuzey-güney yolunun önemi nedeniyle Cebelitarık, Tarık Bin Ziyad'ın İberya'nın Arap fethi için başlangıç noktası görevi gören geçişinden sonra "İspanya'nın Anahtarı" diye tabir edilmiştir. Cebelitarık Yarımadası oldukça istenmeyen bir konum olduğu için bu dönemde iskân edilmemiştir. Aslında Cebelitarık, M.S. 1160 yılına kadar kalıcı bir gözetleme kulesi olarak kurulmamıştı. Bu Kaya'nın her iki tarafındaki görüşleri birleştirmek ve düşman kuvvetlerinin görülmeden karaya çıkmasını önlemek için orada kalıcı bir nüfus bulundurmak hayati önem taşımıştır (Dittmer, 2021: 4-5). Akdeniz'in girişini koruyan Cebelitarık'ın konumunun eşi benzerinin olmamasından dolayı bu bölge, uzun yıllar İspanya, Fransa ve İngiltere tarafından ele geçirilmek üzere mücadele edilen bir yer olmuştur.

### 2.3.2. İspanya-İngiltere Savaşı (1585-1704)

1704'te Cebelitarık yaklaşık 200 yıl İspanya tarafından yönetilmiş ve Cebelitarık Boğazı'nın temel yönü değişmiştir. İspanya yarımadasından güneye doğru uzanan bir şerit olan Cebelitarık, son zamanlarda İspanya ve İngiltere arasında yakıcı bir sorun haline gelmiştir. Şu

anda bir İngiliz Kolonisi ve deniz üssü olan Cebelitarık, tüm Akdeniz'e ve kıyı ülkelerine hakimdir. Stratejik konumu ve siyasi mülahazalar, İspanya'yı son 15 yıl boyunca Cebelitarık'ı yeniden ele geçirmek için her zamankinden daha fazla çaba göstermeye itmiştir. Meselenin geçmişi 24 Temmuz 1704'e kadar uzanmaktadır. İspanya Veraset Savaşı sırasında Cebelitarık, İngiliz ve Hollanda kuvvetlerinin üç günlük kuşatmasının ardından İngiliz Amiral Sir George Rooke tarafından ele geçirilmiştir. İspanyolların tahkimatı yeniden ele geçirme girişimleri boşa çıkarılmış ve Britanya'nın Cebelitarık üzerindeki hakkı, İspanya ile Britanya arasında imzalanan 1713 tarihli Utrecht Antlaşması ile resmen tanınmıştır. Antlaşma, diğer hususların yanı sıra, İngiliz Kraliyetinin ilhak edilen topraklar üzerinde mutlak egemenliğe sahip olmasını öngörmüştür (Zaidi, 1966: 148).

Cebelitarık'ın 1704 Ağustos'unun ilk günlerinde İngiliz kuvvetleri tarafından ele geçirilmesi, İspanya Veraset Savaşı'nın çok daha önemli akışının ortasında gerçekleşti. Bu çatışma, İngiltere-İrlanda adaları için her zaman baskın çerçeve olan ve olacak olan Avrupa jeopolitiği içinde İngiltere'nin entegrasyonunda yapısal bir değişime işaret etmekteydi. Bu elbette 1707'deki İngiliz-İskoç Birliği'nden önceydi. Bu olayda İngiliz askerleri ve denizcileri de kendi başlarına hareket etmiyorlardı. Cebelitarık, Katalan gönüllülerinin de yardım ettiği bir İngiliz-Hollanda işgal gücü tarafından ele geçirilmişti. İngiltere ya da daha sonra Büyük Britanya 1940'da bile, özellikle İngiliz mitolojisini rahatsız eden yanlış kavramlara rağmen, Avrupa'da hiçbir zaman 'yalnız' olmamıştır. Cebelitarık'ın İngiliz otoritesi altına girmesinin bir başka dikkate değer yönü de (her ne kadar başlangıçta hak iddiası İngiltere'nin İspanya tahtına adayı Habsburg Charles III adına yapılmış olsa da) diğer tercih edilen kazanımlardan geri tepmesiydi. Adı tarihe "Kaya" ile birlikte geçecek olan Amiral Rooke, önce Cadiz'i, ardından da Barselona'yı ele geçirmeyi planlamış, ancak Cebelitarık'ın sunduğu daha marjinal fırsata mecbur kalmıştı. Bu, genellikle Britanya'nın Akdeniz deneyiminde rastlanan bir modeldi (Holland, 2021: 320-321).

İspanya'nın Cebelitarık üzerindeki hak iddiasını her zaman sürdürmesi ve bunun sona ermesine izin vermemesi dikkat çekicidir. Bu, kaybedilen üssü yeniden kazanmaya yönelik çeşitli İspanyol girişimlerinde kendini gösteren kalıcı bir hırs olmuştur. İlk çaba, 1704 yılında İspanyol kuvvetlerinin bir Fransız ordusuyla birlikte Cebelitarık'ı 6 ay boyunca kuşatmasıyla gösterilmiştir. Operasyon başarısız olmuştur. Avusturya ordusuyla birlikte yapılan bir sonraki girişim, Ocak 1727'de bir ateşkesle sonuçlanmıştır. İspanya, İngiltere'nin Amerikan Bağımsızlık Savaşı'na katıldığı 1779 yılında tekrar hücumu geçmiştir. Kuşatma 1783 yılına kadar sürmüştür. Amiral Antonia Barcelo ve General Sir George August Elliot komutasındaki İspanyol ve İngiliz kuvvetleri büyük bir askeri çabanın kalıcı izlerini bırakmış olsalar da İspanya Cebelitarık'ı kurtarmayı başaramamıştır. İki ülke arasındaki düşmanlıklar 1815 Viyana Kongresi'nden sonra sona ermiş ve nihayet barış sağlanmıştır. İspanya'nın bu girişimleri sırasında Cebelitarık'ın hukuki statüsü değişmemiştir. Daha ziyade doğrudan ya da dolaylı olarak Sevilla (1721), Aix la Chapelle (1748), Paris (1763) ve Versailles (1783) Anlaşmalarıyla onaylanmıştır (Zaidi, 1966: 149).

1779 yılında Büyük Kuşatma olarak bilinen süreç başlamıştır ve Kaya'nın bir özelliği olan sayısız tünel bu dönemin mirasıdır. Bu kuşatma 1779-1783 yılları arasında sürmüş ve 1782



yılında doruk noktasına ulaşmıştır. İspanyollar ağır bir bombardıman öncesinde denizden ve karadan bir saldırı planlamışlardır. İspanyol gemileri, ahşaplar arasında ıslak kum ve ıslak mantar ve kızgın atışların neden olduğu yangınları söndürmek için bir fiskiye sistemi ile özenle hazırlanmıştır. Ancak bu işe yaramamış ve 13 Eylül'deki saldırının sonunda körfez, yanan gemiler tarafından aydınlatılmıştır. Bu uzun kuşatma sırasında Cebelitarıklılar yiyecek kıtlığından büyük zarar görmüşlerdir. General Elliott bu dönemde valiydi, 1776'da Rock'a gelişinden bu yana mükemmel bir lider ve stratejist olduğunu kanıtlamıştır. Adamlarına örnek olmak için kuşatmanın en yoğun olduğu dönemde günde 4 ons pirinçle yaşamıştı. Büyük Kuşatma sırasında İngilizlerin 5.500 ila 7.000 arasında adamı ve sadece 96 topu vardı; İspanyol ve Fransız kuvvetlerinin sayısı ise 40.000 adam ve 246 toptu. İngilizler teslim olmayınca çatışmalar nihayet Şubat 1783'te sona ermiş ve General Elliott için büyük bir zafer kazanılmıştı (<https://www.historic-uk.com>).

İspanya Veraset Savaşları (1700-1715) İspanya Kralı II. Carlos'un ölümünden sonra Avrupa ülkeleri arasında İspanya topraklarının paylaşımı konusundaki anlaşmazlıktan dolayı ortaya çıkmıştı. Büyük bir miras bırakacak olan İspanya Kralı II. Carlos'un 1700 yılında ölümü Avrupa'yı yeni bir savaş tehdidi ile karşı karşıya bıraktı. 1700-1715 yılları arasında birçok savaş ve mücadelelere sebep olan İspanya Veraset Savaşları'nın Avrupa ve Dünya tarihi açısından önemli özellikleri ve sonuçları bulunmaktadır. Bundan dolayı, geleceğin savaşlarının karakteristiklerini yansıtır. İkincisi; savaşın sebebi dini olmaktan çıkıp politik-ekonomik bir boyut kazanmıştır. Mücadelede deniz gücünün üstünlüğü önemli bir rol oynamıştır. Üçüncü olarak; "Dünya Savaşı" denebilecek ilk savaştır ve Avrupa'nın önde gelen devletlerinin yanı sıra deniz aşırı ülkeleri de içine almıştır. 1701 yılında başlayan savaşlar, 1712 yılına kadar devam etmiştir. Utrecht Barışı ve İspanya'nın paylaşılmasıyla sona ermiştir (Özgen, 2018: 171-172).

### 2.3.3. İspanya-İngiltere Anlaşması

Cebelitarık'ın 1704 yılında bir İngiliz-Hollanda kuvveti tarafından ele geçirilmesinden ve 1713 yılında Utrecht Antlaşması ile İngiliz toprağı olarak teyit edilmesinden bu yana İspanya bu topraklar üzerindeki hak iddiasından vazgeçmemiştir. İspanya'nın bölgeyi güç kullanarak geri almaya yönelik son girişimi 18. yüzyılın sonlarına doğru gerçekleşmiş olsa da, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bağımlı bölgelerin evrensel olarak dekolonizasyonunu destekleyen uluslararası iklim, İspanya'yı 1960'larda Birleşmiş Milletler aracılığıyla diplomatik kanallardan egemenlik değişikliği için baskı yapmaya teşvik etmiştir (Gold, 2009: 80).

Cebelitarık 1704 yılında ele geçirildiğinden beri İngiliz mülkiyetindedir; bu durum 1713 yılında Utrecht Antlaşması ile teyit edilmiştir. Utrecht anlaşmaları, İspanyol sömürgelerinin ticaretini İngiltere'ye açarak ve İngiliz ekonomisine büyük bir atılım vererek, Amerika sömürgeleri için hayret verici bir gelişmenin doğuşuna sebep olmuştur (Özgen, 2018: 212). 1720, 1727 ve 1779-1783 yıllarında "Kale" başarılı bir şekilde İspanyol ve Fransız güçlerinin saldırılarına ve kuşatmasına karşı koymuştur. Sonunda, 1783'te Versailles Antlaşması ile İspanya tazminat ödemeyi kabul etmiştir. Bununla birlikte, daha sonraki İspanyol Hükümetleri yıllar boyunca tüm haklarından feragat etmemiştir (E.P., 1939: 4). İspanya, 1713 Utrecht

Antlaşması hükümleri uyarınca Cebelitarık üzerindeki egemenlik iddiasından hiçbir zaman vazgeçmemiş ve 1960'larda Birleşmiş Milletler nezdinde 'dekolonizasyon' konusunu gündeme getirmiştir (Lambert, 2005: 207).

**Tablo 1: Cebelitarık Boğazı'nın Kronolojik Tarih Sıralaması**

YIL	OLAY
M.Ö. 950	Fenikelilerin deniz ticaretinde dikkat çekmesi ve Cebelitarık Boğazı'nı geçerek Britanya ve İskandinavya kıyalarına kadar uzanmaları
M.S. 711	Cebelitarık'ın Tarık Bin Ziyad tarafından ele geçirilerek Müslüman egemenliğine girmesi ve "Tarık'ın Dağı" olarak yeniden adlandırılması
1159-1160	Hristiyanlara karşı düzenlenecek seferlerde karargâh ve kışla olarak kullanmak amacıyla Muvahhidlerin Cebelitarık'ın eteğinde bir şehir inşasına başlaması
1309	Alonso Pérez de Guzmán el-Bueno'nun, Kastilya Kralı IV. Ferdinand adına Cebelitarık'ı ele geçirmesi
1333	Cebelitarık'ın Mağribiler tarafından alınması (Mağribiler Araptır)
1340	Kastilya Kralı XI. Alfonso'nun Cebelitarık'ı kuşatması ancak başarılı olamaması (Kastilya Kralı İspanyoldur)
1410-1462	Cebelitarık'ın Nasriler'in elinde kalması (Nasriler Araptır)
1462	Cebelitarık'ın tekrar Hristiyanların eline geçmesi
1492	Endülüs'te İslâm hâkimiyetinin tamamen sona ermesi
1502	I. Isabel'in Cebelitarık'ı İspanya Krallığı'na katması
1700-1715	Veraset Savaşları (İspanya Kralı II. Carlos'un ölümünden sonra Avrupa ülkeleri arasında İspanya topraklarının paylaşımı konusundaki anlaşmazlıktan dolayı ortaya çıkan savaş)
1704	Cebelitarık'ın İngiliz ve Hollanda kuvvetleri tarafından ele geçirilmesi (1502'den 1704'e kadar Cebelitarık, İspanyolların elinde ve aralarında savaşlar gerçekleşiyor). İngilizlerin mülkiyetine geçmesi.
1713	Utrecht Antlaşması ile İspanya'nın Cebelitarık'ı İngiltere'ye bırakması.
1720,1727 1779-1783	Cebelitarık'ı elinde bulunduran İngiltere'nin başarılı bir şekilde İspanyol ve Fransız güçlerinin saldırılarına ve kuşatmasına karşı koyması
1782	Cebelitarık'ın İngilizlerin ve imparatorluklarının direncinin bir sembolü haline gelmesi
18. yy sonları	Cebelitarık'ın Trafalgar'dan sonraki yıllarda, Yarımada Savaşı'nda önemli bir üs haline gelmesi
1830	Cebelitarık'ın statüsünün bir Kale olmaktan çıkıp İngiliz Kolonisine dönüştürülmesi
19. yy sonları	Cebelitarık ile İngiltere'nin Akdeniz'de önemli bir nüfuz elde etmesi. Büyük bir İngiliz deniz üssünün inşa edilmesi.
1968	Cebelitarık halkının Britanya'da mı yoksa İspanya'da mı kalmak istediğine ilişkin bir Referandum yapılması ve İngiltere yönetiminde kalınması yönünde karar alınması
2006	1968 Referandum'unda olduğu gibi Cebelitarıklılar, İngiltere yönetiminde kalma yönünde karar almışlardır

**Kaynak:** Kaynakçada yer alan yerli ve yabancı kaynaklardan yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Cebelitarık, her zaman Britanya tarihinin bir parçası olmuştur. Cebelitarık'ın eşsiz konumu İkinci Dünya Savaşı sırasında çok değerli olduğunu kanıtlamıştır. 1968 yılında Cebelitarık halkının Britanya'da mı yoksa İspanya'da mı kalmak istediğine ilişkin bir

Referandum yapılmıştır. 12.762 kişi Britanya'da kalmak için oy kullanırken, sadece 44 kişi İspanya'nın egemenliği için oy kullanmıştır. Kasım 2002'de yapılan daha yakın tarihli referandumda Cebelitarık, halkı ezici bir farkla İngiliz olarak kalma arzusunu bir kez daha ortaya koymuştur. Dönemin Cebelitarık Başbakanı Peter Caruana, "Cehennemden donma ihtimali, Cebelitarık halkının İspanya'nın egemenliğini herhangi bir şekilde kabul etmesinden daha fazladır" yorumunda bulunarak halkın hissiyatını çok güzel özetlemiştir (<https://www.historic-uk.com>).

Cebelitarık'ın statüsü iki ülke, İspanya ile İngiltere arasında hala tartışılmaktadır. Kendi isteğiyle İngiliz sömürgesi olarak kalmak isteyen 6 km<sup>2</sup> yüzölçümü, 35.000 nüfusuyla ülke olarak bayrağı ve marşı olan Cebelitarık, dünya üzerinde küçük bir alan zapt etmesine rağmen iki ülke arasında zaman zaman sorunlara neden olmaktadır. 1968 ve 2006 yıllarında yapılan referandumlarda Cebelitarıklılar, Birleşik Krallık yönetiminde kalma yönünde karar almışlardır (<https://www.hurriyet.com.tr>). İspanya ve İngiltere arasındaki Cebelitarık karasuları sorunu hala devam etmektedir. 1713 yılındaki Utrecht Anlaşması'nda bu sorun belirlenmemiş olup, her iki ülke de kendisine göre yorumlamaktadır. İngiltere, Cebelitarık'ın etrafındaki yaklaşık 6 kilometre genişliğine sahip alanı İngiltere karasularına ait kabul ederken, Cebelitarık limanları hariç tüm deniz çevresinin kendi karasuları olduğunu iddia eden İspanya, bu hakkını kullanma hususunda ısrarcı davranmaktadır (<https://www.ntv.com.tr>).

Yukarıda anlatılanlara ilaveten Cebelitarık Boğazı'nın kronolojik tarih sıralaması Tablo 1'de gösterilmiştir.

## 2.4. Cebelitarık Boğazı'nın Stratejik Önemi

Cebelitarık Boğazı, ulaşım açısından önemli bir rol oynamakta ve jeopolitik bakımdan en önemli boğazlar arasında yer almaktadır. Boğazın önemi Süveyş Kanalı'nın açılması ile daha da artmıştır. Cebelitarık Boğazı, Atlantik ve Akdeniz arasında ve Süveyş Kanalı üzerinden Hint Okyanusu ve ötesine deniz taşımacılığı için bir geçiş yolu sağladığı için en önemli küresel deniz yollarından birisi olmuştur. Stratejik konumu ve hem Güney Avrupa hem de Kuzey Afrika'da Akdeniz'i çevreleyen devletlere sağladığı erişim nedeniyle Boğaz, uzun süredir tarihi ve stratejik öneme sahiptir (Rothwell, 2009). Cebelitarık'ın stratejik konumu, Kaya'lığın yüzyıllar boyunca neden bir deniz kalesi olarak kullanıldığını ve Akdeniz'in girişindeki bu önemli yarımada üzerinde neden bu kadar çok savaş yapıldığını açıklamaktadır. Bugün, coğrafyanın bu aynı cilvesi, Cebelitarık'ın bir denizcilik 'Mükemmeliyet Merkezi' haline gelmesini sağlamıştır (<https://www.gibraltarpport.com>).

Britanya İmparatorluğu'nun öncelikle Trans-Atlantik olmaktan Hint Okyanusu'na odaklanmaya dönüşümü ilk atılımı olmuştur. İngiliz İmparatorluğu'nu Batı Yarımküre'de ciddi şekilde sınırlayan Amerikan Bağımsızlık Savaşı ve Hindistan'da Fransızlar üzerinde İngiliz egemenliğini kuran Yedi Yıl Savaşları 1700'lerin sonunda gerçekleşmiştir. Cebelitarık'ın Batı Akdeniz'deki tek İngiliz üssü olarak önemi, Minorca'nın Amiens Antlaşması'ndaki kaybının bir sonucu olarak artmıştır. Sonuç olarak Cebelitarık, Napolyon Savaşları için çok önem arz etmiştir. Cebelitarık başlangıçta Ümit Burnu yolunda bir ikmal durağı olarak hizmet etmiş ve ardından takip eden (Batı Avrupa) barış yüzyılı boyunca Hindistan'a gitmiş, ancak 1869'da

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra, Akdeniz bir kez daha Cebelitarık'ın, imparatorluğun geçiş yolu olmuştur. İmparatorluğun temel tedarik yolu artık İngiltere'den Cebelitarık'a, ardından Malta ve Süveyş'e kadar uzanmış, ardından Aden'i geçerek Hindistan'a ve ardından Avustralya ve Yeni Zelanda'ya devam etmiştir. Kadimlerin Büyük Denizi, Asya ile ana bağlantı yolu olarak eski öneminin çoğunu geri kazanmış ve İngiltere, her iki çıkışına da komuta etmiştir. İngiliz ticaretinin 1/3'ü Cebelitarık Boğazı'ndan geçtiğinden, bu cankurtaran halatını korumak Kraliyet Donanması'nın varoluş nedeni olmuştur (Dittmer, 2021: 7).

İngilizlerin Cebelitarık'ı işgali, kenti İspanyol hinterlandından ayırmıştır. Bu nedenle pratik bir zorunluluk olarak garnizon Kuzey Afrika ile bağlar kurmak zorunda kalmıştır. İngilizler gıda tedarikinin büyük bir kısmını Afrika'dan sağlamış ve boğaz üzerinden ticareti kolaylaştırmak için Kuzey Afrika'dan Yahudi tüccarları kendi bölgelerine getirmişlerdir. İspanya Veraset Savaşı sona ererken, Cebelitarık'taki Britanyalı komutanlar, Habsburgların İspanya'da yenilgiyle karşı karşıya olduğu ortaya çıktıkça, yerleşim bölgesini Endülüs'ten kopuk ayrı bir varlık olarak sürdürülebilir tutmak için stratejiler uygulamışlar, pratik kararlar almışlardır. Garnizon komutanları, adamlarına düzenli erzak tedarik edebilmek için Cebelitarık'ı serbest liman ilan ederek Avrupa ve Akdeniz'in dört bir yanından tüccarları burayı ziyaret etmeye ve yerleşmeye davet etmişlerdir. Yüzlerce İtalyan, daha az sayıda İngiliz, Fransız ve Hollandalı ile birlikte daveti kabul etmiştir. Kısa süre içinde kasaba nüfusunun sadece küçük bir kısmı İspanyol olmuştur (Plank, 2013: 350).

1782 yılına gelindiğinde Cebelitarık, İngilizlerin yılmaz ruhunun ve imparatorluklarının direncinin bir sembolü haline gelmiştir. İspanyol kuşatması Cebelitarık'ın büyük bir kısmını fiziksel olarak tahrip etmiştir. Yeniden inşa sırasında Cebelitarık'ın Müslüman mirasına ait pek çok görünür iz silinmiştir. Uzun süredir devam etmekte olan bir sürecin hızlanmasıyla, düz çatılı evlerin yerini eğimli çatılı İngiliz tarzı binaların almasıyla kasabada daha az İspanyol görülmeye başlamıştır. Aralarında Yahudi, İspanyol ve Cenevizlilerin de bulunduğu kasaba halkının çoğu, kuşatma başlamadan önce denizaşırı ülkelere kaçmış, ancak gidenlerin büyük bir kısmı 1780'lerin başında barışın yeniden tesis edilmesiyle birlikte yerleşim bölgesine geri dönmüş ve böylece kasaba demografik profilini korumuştur. Bununla birlikte, uzaktan bakıldığında Cebelitarık'ın karakteri, nasıl görüldüğünden ya da orada kimlerin yaşadığından çok, artık Britanya için burayı elinde tutmanın ne anlama geldiğinden dolayı temelden değişmişti (Plank, 2013: 368).

Cebelitarık'ın hikayesi, ilişkisel açıdan milliyetin değerini hatırlatmaktadır. 18. yüzyıl boyunca ve hatta sonrasında Cebelitarık'taki İngilizler kendilerini Kuzey Afrika'daki Müslümanlarla karşılaştırmışlar, ancak dünyaya bu Kaya'nın perspektifinden baktıklarında sadece Hıristiyanlık ile İslam, Avrupa ile Afrika ya da batı ile doğu arasında bir karşıtlık görmemişlerdir. Ayrıca kendilerini bilinçli bir şekilde yakın İspanyol komşularından ve Fransızlar ve Cenevizlilerin yerel nüfusu da dahil olmak üzere diğer Katoliklerden ayırmışlardır. 1779'a kadar Britanya'nın Cebelitarık'taki konumuna ilişkin tutarlı ve ortak bir anlayış olmamış ve kısmen bunun bir sonucu olarak ileri karakolun elde tutulması tartışmalı olmaya devam etmiştir. 1720'ler ve 1740'lardaki İngiliz-İspanyol savaşlarından sonra İngiltere'de bazı kesimler Cebelitarık'ı işe yaramaz bir yer olarak tanımlamıştır. Büyük

Kuşatma'yı takip eden kutlamalar izolasyonun, acının, mücadelenin ve azmin duygusal ve siyasi gücünün bir göstergesi olmuştur. Cebelitarık, ancak dünyaya karşı tek başına duruyormuş gibi görüldüğünde tam anlamıyla Britanyalı olmuştur (Plank, 2013: 369).

Birinci Dünya Savaşı döneminde gemilerin sığınağı olarak kullanılan Cebelitarık, İkinci Dünya Savaşı'nda önemli bir üs olmuştur. Sivil halk Madeira, Jamaica ve Kuzey İrlanda'ya tahliye edilmiştir. Hitler'in "Operation Felix" savaş planında yer alan Cebelitarık'a İtalyan savaş gemileri başarısız bir saldırı düzenlemiştir. Kuzey Afrika'ya çıkarma yapan Müttefiklerin "Operation Torch" harekâtında merkez Cebelitarık olmuştur. Batı Avrupa'daki Müttefik kuvvetlerinin başkomutanlığını yapan D. Eisenhower tüm operasyonu Cebelitarık tünellerinden yönetmiştir. Ayrıca kazılan yeni tünellerde hastane, cephanelik yanı sıra tüm garnizonu 16 ay boyunca besleyebilecek gıda deposu, su arıtma tesisi ve fırın kurulmuştur. Tünel kazılarında çıkan hafriyatla sahiller genişletilmiştir. Savaştan sonra İngiltere, Cebelitarık'taki birliklerini Atlantik'e kaydırmış, ABD'nin 6. Filosu Akdeniz'e yerleşmiştir. Soğuk Savaş döneminde Cebelitarık, NATO'nun Cebelitarık Boğazı'nı gözleme istasyonu olmuştur. 1982'de Falkland Savaşı'nda İngiltere'nin aktarma üssü olan Cebelitarık, 1992 Körfez Savaşı esnasında da İngiliz birliklerine hizmet vermiştir (<https://www.ntv.com.tr>).

## 2.5. Cebelitarık Boğazı'nın Ekonomik Önemi

Cebelitarık'ın ekonomisi San Roque ve Algeciras, Tarifa, Los Barrios ve La Linea adlı dört küçük kasabanın ortak belediye meclisine bağlı olmuştur. Böylece Britanya İmparatorluğu'nun yörüngesine giren Cebelitarık, bir deniz üssü ve ticaret gemileri için yakıt ikmal istasyonu olarak muhafaza edilmiş ve İngiliz deniz istasyonu komutanı tarafından yönetilmiştir. Ancak 1830 yılında statüsü, bir Kale'den İngiliz Kolonisine dönüştürülmüştür (Zaidi, 1966: 149).

Cebelitarık Boğazı'nın tarih boyunca belirgin olan önemi, günümüzde dünya deniz trafiğinin %90'ı Batı'ya ait olmak üzere %50'sinin bu güzergâhtan geçmesiyle daha da artmıştır. Boğaz, kıtasal güç ile okyanus arasındaki son engel olmuştur. Bölgenin fiziksel özellikleri üç boyutta da savaş operasyonlarına olanak sağlamaktadır. İspanya, geniş nehir kıyıları ve her iki bölgedeki yerleşim bölgelerinin yanı sıra gerekli destek altyapısını sağlayan limanlar, havaalanları ve karayolu ağlarındaki daha büyük kapasitesi sayesinde bölgede kontrol sağlamak için ayrıcalıklı bir konumdadır. Bölgede üçüncü ülkelerin varlığı Cebelitarık Boğazı'nın kontrolüne gerçek bir müdahale anlamına gelmektedir. Cebelitarık'ın İngiltere'nin elinde bulunması, sadece İspanya'ya ait olan bir sorumluluğun paylaşılması anlamına gelmektedir ve Batı'da bir ayrılık kaynağıdır (Leiceaga vd., ).

Cebelitarık'ın 1704 yılında İspanya Krallığı'na Veraset Savaşı sırasında ele geçirilmesinden ve 1713 yılında İngiliz Krallığı'na teslim edilmesinden bu yana, Cebelitarık meselesi ya da çoğul olarak Cebelitarık'la ilgili meseleler, iç politika üzerinde derin bir etkiye sahip olan İspanyol dış politikasının temel unsurlarından birini oluşturmuştur (Baeza, 2021: 357).

Cebelitarık Boğazı'ndan yılda yaklaşık 7500 kadar gemi geçişi olmaktadır ve boğazın her iki kıyısının kontrolü İngiltere'dedir (Taşan, 2009). Cebelitarık için konumundan dolayı

turizm ve transit ticaretin önemli bir gelir kaynağı olduğunu ifade etmek mümkündür. Cebelitarık Boğazı, doğal bir deniz geçidi olduğu için yani kanallar gibi ülkeler tarafından sonradan inşa edilmediği için ticaret ve turizm ve hatta barış dönemlerinde savaş gemilerinin geçişlerinden ücret alınmamaktadır. BM Uluslar Arası Deniz Hukukunun 38. Maddesi'ne göre dünyadaki bütün doğal boğazlardan geçişin, kıyısı olan ülkeler tarafından engellenemeyeceği belirtilmiştir (<https://dogrulugune.org>). Ayrıca, Tordesillas Antlaşması sonucunda 600 yıl boyunca boğazdan bu geçiş ücretleri alınmamıştır.

Akdeniz ve Atlantik nakliye hatlarının kesiştiği bir noktada yer alan Cebelitarık, her boyut ve tipteki gemiye geniş bir hizmet yelpazesi sunmak için ideal bir konumdadır ve yılda ortalama en az 240 milyon gros tonluk gemi seferiyle bu durum açıkça görülmektedir. Cebelitarık hareketli bir ticaret merkezidir ve her yıl Cebelitarık Boğazı'ndan geçiş yapan yaklaşık 60.000 gemi ile Kaya, Akdeniz'deki en büyük yakıt ikmal limanı haline gelmiştir ve çok çeşitli diğer denizcilik hizmetleri sunmaktadır. Limandan sadece birkaç dakika uzaklıkta bulunan yerel havaalanından Birleşik Krallık'taki çeşitli noktalara günde birkaç uçuş gerçekleştirilmekte ve deneyimli acenteler yedek parça temin etmek, erzak tedarik etmek ve mürettebat değişikliklerini gerçekleştirmek için hazır bulunmaktadır. Cebelitarık'a gelen, Cebelitarık'a uğrayan veya Cebelitarık'la veya Cebelitarık'ın demir yeri, limanı veya barınağıyla irtibatı olan tüm gemiler için, geminin Cebelitarık'ta kaldığı her 48 saatlik süre veya bunun bir kısmı için aşağıdaki tonaj ücretleri ödenecektir. Tonaj ücretleri, Liman Atık Yönetmeliklerinin ve ISPS Kodu tarafından belirlenen güvenlik önlemlerinin uygulanmasının maliyetini karşılamak için bir İdare Ücreti içermektedir (<https://www.gibraltarpport.com>).

**Tablo 2: Cebelitarık Limanı Gemi Barınma Ücretleri**

GRT	TAM ÜCRET
1,000 GRT'ye kadar olan gemiler	£52.00
1.001 ve 5.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£101.00
5.001 ve 10.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£210.00
10.001 ve 15.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£278.00
15.001 ve 30.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£528.00
30.001 ve 50.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£963.00
50.001 ve 70.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£1,758.00
70.001 ve 100.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£2,275.00
100.001 ve 150.000 GRT'ye kadar olan gemiler	£2,500.00
150,001 GRT'den büyük gemiler	£3,000.00

**Kaynak:** <https://www.gibraltarpport.com>





**Şekil 5: Cebelitarık Limanı**  
**Kaynak:** <https://www.gibraltarpport.com>



**Şekil 4: Cebelitarık Limanı**  
**Kaynak:** Gibraltar Port Authority Handbook, 2018

Cebelitarık'ın birçok avantajı bulunmaktadır. Bunlar (<https://www.gibraltarpport.com>):

- Yüksek ciro nedeniyle rekabetçi pazar,
- Avrupa Birliği içindeki benzersiz vergiden muaf statü sayesinde düşük maliyetler,
- Rekabetçi liman ücretleri,
- Ana nakliye yollarına yakın konum,
- Pazar, rekabetçiliği sağlamak için Cebelitarık Hükümeti tarafından sürekli olarak izlenmektedir.



### 3. DÜNYA'DA ÖNEMLİ DENİZ GEÇİŞ NOKTALARI

Dünya ticaretinin halen en büyük bölümü (yaklaşık dörtte üçü) denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. Bunun en önemli nedeni; denizyollarıyla taşımacılığın kara ve demiryollarına göre çok daha ucuza mal olmasıdır. Az miktarda yakıtla binlerce ton yük taşıyan gemilerin kullanılması, yol yapımı ve bakımı için özel harcamalara gerek olmaması ve tek seferde kara ve demiryollarına göre daha çok yükün, aynı zamanda daha güvenli olarak, uzak mesafelere taşınabilmesi, daha fazla hareketli olması (güzergahta değişiklik yapabilme imkanı) maliyeti düşüren faktörler arasındadır (Tümertekin ve Özgüç, 1999: 565).

Dünyada ticaretin var olmasından bu yana taşımacılık da olmuştur. Yeni kıtaların keşfedilmesini sağlayan gemiler daha sonra, kaynakların taşınması ile deniz taşımacılığının dünya ekonomisinin ana unsurlarından biri olmasını sağlamıştır. Dünya ticaretindeki hızlı artış ile ülkeler arasında ticaret, ülkelerin birbirlerine olan bağımlılıklarını artırmıştır (Yercan, 1996: 24). Deniz taşımacılığı, uluslararası deniz taşımacılığının ana modlarından biridir ve son yirmi yılda istikrarlı bir şekilde büyümektedir. Buna göre Birleşik Devletler tarafından yayınlanan deniz taşımacılığına ilişkin yeni bir rapora Dünya ticaretinin %90'ı (10,7 milyar ton mal) 2018'de deniz yoluyla taşınmıştır (Najafi ve Zolfagharinia, 2018: 1).

Dünyanın çeşitli yerlerinde doğal ve yapay oluşumlarda yer alan denizyolu geçitleri olan boğaz ve kanallar jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik açıdan büyük bir öneme sahiptir. Bu stratejik su yolları bulunduğu ülkeler ile bu yolları ve geçitleri denizyolu ulaşımında kullanan ülkeler açısından küresel öneme sahiptir. Deniz ticareti başta olmak üzere askeri olarak da stratejik sayılan bu bölgeler tarih boyunca, su ve enerji kaynaklarında olduğu gibi, güçlü devletlerin sahip olmak istedikleri ve günümüzde hala önem verdikleri bir konudur (Taşan, 2019).

Deniz taşımacılığı ve ticareti çok eskidir. Deniz, eskiden beri birçok uygarlığın gelişmesinde önemli rol oynamış ve birçok imparatorluğun gücü de denizlerdeki ekonomik ve siyasal egemenliğe dayanmıştır. Deniz ticaretinde dikkati çekecek ilk yapmış olan kavim Fenikelilerdir. MÖ. 2000'lerde Akdeniz'i Fenike gölü haline getiren Fenikeliler, MÖ. 1000 yıllarına doğru ise Cebelitarık Boğazı'nı geçerek Britanya ve İskandinavya kıyalarına kadar uzanmışlardı. Bunları eski Yunanlılar ve Romalılar izledi. Romalılar deniz ticareti yanında askeri ve yönetsel etkilerini de yaymaya başladılar. Portekizliler, Cenevizliler ve Venedikliler ise daha sonraki devrelerde başlıca denizci uluslar olarak dikkat çekmişlerdir (Tümertekin ve Özgüç, 1999: 565).

#### 3.1. Önemli Boğazlar

Dünyada ticaretin çok büyük bir kısmı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Deniz yolları hava yollarında olduğu gibi belirli güzergâhları takip etmekte ve bazı yerlerde yoğunlaşmaktadır. Bunların başında ise tabii boğazlar ve insan eliyle açılan kanallar bulunmaktadır. Boğazlar, kıtalar arasında yer alan iç denizleri okyanuslara, adalar ve yarımadalar arasında kısa yoldan denizleri ve okyanusları birbirine bağlayan tabii su yollarıdır (Taşlıgil, 2004: 2). Diğer bir ifadeyle boğazlar, toplam 164 deniz mili (303.728 m) uzunluğuna

sahip olup, fiziki yapısı, coğrafi konumu ve kendine has özellikleriyle deniz ulaştırmasında kullanılan, dünyanın en uzun, doğal ve dar suyollarındandır (Şener, 2015: 328).

Bu boğazların başlıcaları: Akdeniz ile Atlas Okyanusu arasındaki Cebelitarık; Amerika'nın güneyinde Atlas Okyanusu' u ile Pasifik Okyanusu arasında bulunan Magellan; Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arasında bulunan Hürmüz; Güneydoğu Asya'da Malakka Yarımadası ile Sumatra Adası arasında yer alan Malakka; Kuzey Deniz'i ile Baltık Deniz'i arasında bulunan Sunt ve Büyük Belt; Kızıl Deniz ile Aden Körfezi arasında Babülmendep; Bering Denizini Kuzey Buz Denizi'ne bağlayan Bering; Asya ve Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran ve Karadeniz'i Marmara'ya bağlayan İstanbul ve Çanakkale boğazlarıdır.

Boğazlar bilhassa iki açıdan uluslararası bir öneme sahiptir. Bunlardan birincisi askeri ve stratejik açıdan, ikincisi ise ticari ve ekonomik açıdan arz ettiği önemdir. Örneğin; İstanbul ve Çanakkale boğazlarının askeri ve stratejik önemi, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı kurmasından ve diğer yandan Akdeniz ile Karadeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı kurmasından kaynaklanmaktadır (Koday vd., 2017: 882).

### 3.2. Önemli Kanallar

Avrupa ve Uzakdoğu arasındaki ticaret yolları da Türklerin eline geçmiştir. Bu arada 1492 ve 1530 yılları arasında denizlerdeki büyük keşifler gerçekleşmiştir. Bu kapsamda İspanyol Columbus, Cortez ve Balboa, Venedikli Cabots, Portekizli Vasco da Gama, Galvao ve Magellan, Fransız Cartier ve İngiliz denizci kaptanlar Drake, Raleigh, Frobisher ve Hawkins'in keşifleri vardır. Bunların sonucunda Danimarka, İsveç, Hollanda, Fransa, İspanya ve Portekiz'in deniz ulaşım hatlarında büyük gelişmeler olmuştur. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın 1861'de, Panama Kanalı'nın 1915 yılında açılması, denizyolu hatlarında önemli kısaltmalar ve yeni limanların açılmasını ve gelişmesini sağlamıştır (Baykal, 2012: 97). 19. yüzyıldan itibaren nehirleri ve denizleri birbirine bağlayarak daha kısa yoldan ulaşım sağlamak amacıyla kanal açma çalışmaları başlamıştır. Bu kanalların en önemlileri: Kızıl Deniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı; Atlas ve Pasifik Okyanusları arasında yer alan Panama Kanalı; İyon Denizi ile Ege Denizi arasındaki Korint Kanalı; Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan Kiel Kanalı; ABD ile Kanada arasında St. Lawrence Kanalı; Birleşik Krallık'ta Kaledonya ve Liverpool kanalları; Belçika'da Albert Kanalı; Fransa'da Canal du Midi; Hollanda'da Hollanda Kanalı; Tuna, Weser, Rhen vb. nehirleri üzerindeki kanallardır (Taşlıgil, 2004: 2).

### 3.3. Önemli Limanlar

Dünyanın coğrafi yapısı gereği uluslararası ticarete en etkin ulaşım ortamı denizlerdir. Su ortamında sürdürülen deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktalarını limanlar oluşturur (Baykal, 2012: 98). Günümüzde uluslararası ticari taşımacılıkta çok önemli paya sahip olan denizyolu taşımacılığının en önemli öğelerinden biri olan liman, gemi ile diğer taşıma araçları arasında mal ve yolcu aktarılmasını veya yükün depolanmasını güvenle sağlamayı amaçlayan ve buna ilişkin olarak ekonomik işlevlerin gerçekleşmesine olanak sağlayan tüm altyapı ve donanımına sahip hizmet yeridir. Dolayısıyla limanlar, ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisidir (Balık, 2014: 37).

İstanbul'un 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethi yeni bir çağın başlangıcı olurken, Londra, Rotterdam ve Hamburg gibi ortaçağ limanları nehir, haliç, körfez veya boğazların kıyılarında yer almaktadır. Bu durum New York, Boston, Baltimore, Washington ve New Orleans gibi ilk Amerika limanları için de doğrudur (Baykal, 2012: 97).

Bugün dünya konteynır trafiğinin %25'i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Avrupa Ülkeleri ile Uzakdoğu ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteynır taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Kızıldeniz Süveyş Kanalı üzerinden geçmekte ve günümüzde ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, İskenderiye limanlarından hizmet sağlamaktadır. Bununla birlikte Mısır'ın Damietta ve Port Said, Kıbrıs Rum Kesimi'nin Limasol ve Larnaka, İsrail'in Haifa, Malta'nın Valetta, Yunanistan'ın Pire, İtalya'nın Ravenna gibi limanları aktarma limanı olarak ön plana çıkmaktadır (Balık, 2014: 45).

Günümüzde küresel ticaretin devam etmesini sağlayan dünyanın en büyük ve en işlek ilk 10 limanı ise; Çin'deki Shanghai Limanı, Singapur Limanı, Çin'deki Ningbo-Zhoushan Limanı, Çin'deki Shenzhen Limanı, Çin'deki Guangzhou Harbor, Güney Kore'deki Busan Limanı, Çin'deki Qingdao Limanı, Çin'deki Hong Kong, S.A.R, Çin'deki Tianjin Limanı ve Hollanda'daki Rotterdam Limanı'dır (<https://www.worldshipping.org>).

#### **4. CEBELİTARİK BOĞAZI'NIN EL DEĞİŞTİRMESİNİN MALİYET ANALİZİ**

İspanya, yüzyıllarca Cebelitarık Boğazı ve topraklarını elinde tutmuş, yaşanan savaşlar sonucu son üçyüz yıl içerisinde bu boğazın ve toprakların egemenliği ve boğazın kontrolünü İngiltere'ye kaptırmıştır. İspanya, egemenliği ve kontrolü kaybetmesini hiçbir zaman içine sindirememiş bu durum adeta koca ülke için psikolojik bir takıntı haline gelmiştir.

Maliyet analizine dahil edilmesi gereken iki seçenek söz konusudur. Cebelitarık İspanya'nın veya Cebelitarık İngiltere'nin seçenekleridir. Cebelitarık el değiştirirken İspanya ve İngiltere için hem parasal hem de parasal olmayan getiri ve maliyetler ortaya çıkmıştır. Bu getiri ve maliyetlerin birçoğunun ölçülmesinde güçlük bulunmaktadır. Birçoğu zaten "Prestij" gibi parasal olmayan özelliktedir.

Analiz İspanya ve İngiltere için ayrı ayrı yapılmalıdır.

##### **4.1. İspanya ve İngiltere Açısından Cebelitarık Boğazı'nı Kaybetmenin Maliyet Analizi**

İspanya Cebelitarık Boğazı'nın kontrolünü kaybederken birçok maliyet ortaya çıkmıştır. Getiri ortaya çıkmış olabilir mi? sorusu akla gelmektedir. Analiz aşağıdaki gibi yapılabilir:

	<u>Cebelitarık İspanya'nın</u>	<u>Cebelitarık İngiltere'de</u>
<b>Gelirler</b>		
Parasal Olmayan Getiri	Yok	Var
-Prestij kazancı	Yok	Var
-CT kontrolünün stratejik üstünlüğü	Yok	Var
-Kıta sahanlığı üstünlüğü	Yok	Var
-Askeri üstünlük	Yok	Var
Geçiş Ücreti	Yok	Var
Liman Hizmet Geliri	Yok	Var
<b>Getiri Toplamı</b>	<b>a</b>	<b>b</b>
<b>Maliyetler</b>		
Parasal Olmayan Maliyet	Var	Var
-Savaştaki can kaybı	Var	Var
-Prestij kaybı	Var	Yok
-CT kontrolünün stratejik kaybı	Var	Yok
-Kıta sahanlığı kaybı	Var	Yok
-Askeri zayıflık	Var	Yok
Parasal Maliyet	Var	
-Savaşta ekonomik değer kaybı	Var	Var
-Savaş tazminatı	Var	Yok
<b>Maliyet Toplamı</b>	<b>c</b>	<b>d</b>
<b>Kar</b>	<b>a-c=X</b>	<b>b-d=Y</b>

### Kar Karşılaştırması: $Y > X$

Devasa getiri maliyetlerin ölçülmesindeki güçlükten söz etmiştir. Son üçyüz yılda yaşanan değişim iki ülkeye önemli getiri ve maliyetler yüklemiştir. Değişimlere Hollanda ve Fransa gibi harici ülkeler de katılmıştır. Onların da kayıp ve kazançları olmuştur. Ancak amacımız, toprak parçası küçük olsa da sağladığı avantajın büyüklüğünü, kayıpların getirdiği yük kadar fazla olunca konuyu ayrıntılı olarak yönetim muhasebesi açısından irdelemek, hem bu vak'ada hem de benzer vakaları anlayıp analiz edilmesine katkı sağlayacaktır.

## 5. SONUÇ

Savaşlar ülkeler ve toplumlar üzerinde büyük etkiler doğuran olaylardır. Savaşlarda ortaya çıkan sonuçların etkileri küresel boyutlarda olabilmektedir. Savaşlar pek çok disiplini ilgilendirdiği gibi savaş muhasebesi açısından muhasebe bilimiyle de ilgilidir. Bundan dolayı muhasebe disiplini açısından savaş analizlerinin dikkatli bir biçimde yapılması, konuyla ilgilenenler açısından doğru değerlendirmelerin yapılmasında da önemli bir husustur. Cebelitarık Boğazı'nın İspanya hakimiyetinden İngiltere hakimiyetine geçmesi İspanya'ya bir maliyet, kayıplar ise İngiltere'ye bir kazanç oluşturmuştur.

Cebelitarık Savaşı sonucunda İspanya açısından parasal ve parasal olmayan net bir getiri söz konusu olmamıştır. Çünkü İspanya, Cebelitarık Boğazı üzerindeki hakimiyetini kaybederek can kaybı, prestij kaybı, Cebelitarık Boğazı kontrolünün stratejik kaybı, kıta sahanlığı kaybı ve

askeri zayıflık gibi birtakım parasal olmayan maliyetlere maruz kalmıştır. Savaşta ekonomik değer kaybı ve savaş tazminatından dolayı da İspanya ayrıyeten parasal bir maliyete katlanmıştır. Diğer taraftan, Cebelitarık Boğazı'nın doğal olması nedeniyle bu boğazdan geçen gemilerden geçiş ücreti alınmamış ve liman hizmet geliri elde edilememiştir. Bunun neticesinde İspanya'nın Cebelitarık Boğazı'ndan parasal bir getiri elde etmesi söz konusu olmamıştır. Ancak, Cebelitarık Boğazı'nın İngiltere'nin hakimiyetine geçmesiyle, İngiltere açısından parasal ve parasal olmayan getiriler oluşmuştur. Çünkü İngiltere, Cebelitarık Savaşı'nı kazanarak birçok açıdan prestij kazanmış, Cebelitarık kontrolünün getirdiği stratejik bir üstünlük elde etmiş, kıta sahanlığı üstünlüğü yakalamış ve askeri üstünlük sağlamıştır. Bunun sonucunda İngiltere, birtakım parasal olmayan getiriler elde etmiştir. Diğer taraftan, İngiltere Cebelitarık Boğazı'ndan geçen gemilerden geçiş ücreti almış ve liman hizmet geliri elde etmiştir. Bu duruma bağlı olarak, İngiltere'nin Cebelitarık Boğazı'ndan parasal bir getiri elde etmesi söz konusu olmuştur. Savaşta can kayıpları ise hem İspanya hem de İngiltere açısından parasal olmayan bir maliyet kalemi oluşturmuştur.

Sonuç olarak; tarih boyunca yapılan savaşların sonuçlarının maliyet ve özellikle yönetim muhasebesindeki analizlere tabi tutulup değerlendirilmesi, elde edilen sonuçlara farklı boyutlardan bakılabilmesine imkan sunabilmektedir. Yönetim muhasebesinin parasal kalemleri ele alırken, parasal olmayan diğer kalemleri de hesaba katması, gerçekleştirilen analizlerin savaşlar gibi toplumsal olaylara uyarlanmasına imkan sağlamaktadır. Ayrıca, Cebelitarık Boğazı'nın tarihsel mücadelesine ilişkin; özellikle İspanya ve İngiltere'nin mücadelesi; elde edilen parasal ve parasal olmayan getiriler ile parasal ve parasal olmayan maliyetlerin karşılaştırılması bakış açısıyla yapılan bu çalışma, benzer tarihsel olaylara da genelleştirilebilir.

## KAYNAKÇA

- Baeza, J. V. (2021). Gibraltar in Spanish foreign policy: Brexit as an opportunity for a new approach. *The Round Table*, 110(3), 357-367.
- Balık, İ. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. *Kent Akademisi*, 7(2), 37-48.
- Baykal, R. (2012). *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Dittmer, J. (2021). Putting geopolitics in its place: Gibraltar and the emergence of strategic locations. *Political Geography*, 88, 1-10.
- E.P. (1939). Gibraltar, Spain, and the Straits. *Royal Institute of International Affairs*, 16(9), 423-426.
- Gold, P. (2009). The Tripartite Forum of Dialogue: Is this the Solution to the 'Problem' of Gibraltar?, *Mediterranean Politics*, 14(1), 79-97.
- Gibraltar Port Authority Handbook, (2018). <https://www.gibraltarport.com/port-information/port-handbook> (Erişim: 1.12.2022).
- Holland, R. (2021). Gibraltar and the 'British Mediterranean': an overview. *The Commonwealth Journal of International Affairs*, 110(3), 320-332.

- Koday, Z., Koday, S. ve Kaymaz, Ç.K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 879-910.
- Lambert, D. (2005). 'As Solid as the Rock'? Place, Belonging and the Local Appropriation of Imperial Discourse in Gibraltar. *Transactions of the Institute of British Geographers (Published by: Wiley on behalf of The Royal Geographical Society, New Series)*, 30(2), 206-220.
- Leiceaga, J.L.M., Fragata, C. de ve Espana, A. de. <https://revistamarina.cl/revistas/1986/5/mackinlay.pdf> (Erişim: 2.12.2022).
- Mert, E. (2019). Cebelitarık Boğazı Geçiş Rejimi ve Akdeniz'in Statüsü. *Akdeniz Jeopolitiği (Mediterranean Geopolitics içinde)* (ss.296-303). Hasret Çomak ve Burak Şakir Şeker (ed.). Ankara: Nobel AkademikYayıncılık.
- Najafi, M. ve Zolfagharinia, H. (2021). Pricing and quality setting strategy in maritime transportation: Considering empty repositioning and demand uncertainty. *International Journal of Production Economics*, 240, 1-37.
- O'Callaghan, J. F. (2011). *The Gibraltar Crusade (Castile and the Battle for the Strait)*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Özgen, N. (2018). Geçmişten günümüze Dünya İlk Çağlardan Günümüze Dünya Tarihi. Ankara: Venedik Yayınları.
- Plank, G. (2013). Making Gibraltar British in the Eighteenth Century. *History*, 98(3), 346-369. (Published by: Wiley).
- Renta, L.N.D. (2008). Translated identities: writing between Morocco and Spain. *The Journal of North African Studies*, 13(4), 429-439.
- Rothwell, D. R. (2009). Gibraltar, Strait of (Encyclopedia entries) <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690-e1172> (Erişim: 03.11.2022)
- Şener, B. (2015). Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi. *The Journal of Academic Social Science Studies*, (35), 327-349.
- Taşan, M. (2019). *Türk Boğazları'ndan Gemi Geçişleri ve Geçiş Sürelerinin Analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Taşlıgil, N. (2004). İstanbul Boğazı'nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (10), 1-18.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (1999). *Ekonomik Coğrafya - Küreselleşme ve Kalkınma*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Yercan, H. F. (1996). *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını.
- Zaidi, S.S.A. (1966). Gibraltar. *Pakistan Horizon*, 19(2), 148-155. (Published by: Pakistan Institute of International Affairs).

## İnternet Kaynakları

<https://dogrulugune.org/cebelitarik-bogazi-suveys-ve-panama-kanallarinin-yillik-gelirleriyle-ilgili-iddialar/> (Erişim: 23.11.2022).

<https://www.historic-uk.com/HistoryMagazine/DestinationsUK/History-of-Gibraltar/> (Erişim: 23.11.2022).

<https://www.hurriyet.com.tr/galeri-cebelitarik-nerede-hangi-ulke-ve-kita-sinirlari-icinde-iste-cebelitarikin-haritadaki-konumu-hakkinda-bilgiler-41938683/3> (Erişim: 24.11.2022).

<https://www.gibraltarport.com/port-information> (Erişim: 25.11.2022).

<https://www.gibraltarport.com/bunkering/general-information> (Erişim: 25.11.2022).

<https://www.gibraltarport.com/maritime-services/port-tariffs> (Erişim: 25.11.2022).

<https://www.gibraltarport.com/port-information/about-the-pga> (Erişim: 25.11.2022).

<https://islamansiklopedisi.org.tr/tarik-b-ziyad> (Erişim: 28.11.2022).

<https://islamansiklopedisi.org.tr/musa-b-nusayr> (Erişim: 28.11.2022).

[https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/ispanyadaki-kucuk-ingiltere-cebelitarik,-t3paG3qZUi\\_9fMQQMck7A/1SZZzJe6KkGSQ4oWEzyECQ](https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/ispanyadaki-kucuk-ingiltere-cebelitarik,-t3paG3qZUi_9fMQQMck7A/1SZZzJe6KkGSQ4oWEzyECQ) (Erişim: 28.11.2022).

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitar%C4%B1k\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitar%C4%B1k_Bo%C4%9Faz%C4%B1) (Erişim: 22.11.2022)

<https://www.worldshipping.org/top-50-ports> (Erişim: 29.11.2022).