T. C.

İstanbul Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İktisat Anabilim Dalı

Doktora Tezi

CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA SİGORTACILIK

Hüseyin AKBULUT
2502070115

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Ahmet KAL'A

İstanbul, 2014

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

DOKTORA

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : **HÜSEYİN AKBULUT** Numarası : **2502070115**

Anabilim/Bilim Dalı : **İKTİSAT** Danışman : **PROF. DR. AHMET KALA**

Tez Savunma Tarihi : **22.04.2014** Tez Savunma Saati : **11:00**

Tez Başlığı :**"CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA SİGORTACILIK"**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF. DR. AHMET KALA		Kabul
2-PROF. DR. TEVFİK GÜRAN		Kabul
3-PROF. DR. COŞKUN ÇAKIR		Kabul
4-PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU		Kabul
5-YRD. DOÇ. DR. KADİR YILDIRIM		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-DOÇ. DR. KAYA BAYRAKTAR		
2-YRD. DOÇ. DR. ERCÜMENT BALCI		

ÖZ

DOKTORA TEZİ

CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA SİGORTACILIK

HÜSEYİN AKBULUT

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimini anlamak bir çok açıdan aydınlatıcı olacağı kuşkusuzdur. Zira Osmanlı'da sigortacılığın ortaya çıkışı Osmanlı Modernleşmesinin tam ortasında duran fakat şu ana kadar ihmal edilen bir alandır.

Bu manada Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın gelişimi modernleşme ile birlikte ve onu tamamlayarak yoluna devam etti. Sigortacılığın Osmanlı Toplumsal yapısını nasıl tanımladığı ve dönüştürdüğünün ihmal edilmesi dönemi inceleyen çalışmaları kuşkusuz eksik bırakacaktır.

Osmanlı Toplumu'nu derinden etkileyen yangın felaketine karşı Sigorta şirketlerinin sunduğu teminatlar ve faaliyetler; devletin üzerindeki maddi yükü almakla kalmadı devleti de modernleşmenin fiziki dönüşümünü sağlaması için zorladı.

Bu çalışmada Modern Sigorta Şirketleri'nin ilk defa nerede ve ne zaman faaliyete başladıklarını ve nasıl bir gelişim izlediğini, devlet ve toplumla olan ilişkileri ve kendi iç işleyişlerini İngiliz Sun Sigorta Şirketi Arşivi ve İngiliz Ulusal Arşivi temel alınarak incelenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın sonucunda şu ana kadar bilinenin aksine Osmanlı'da sigortanın erken tarihlerinden beri uygulandığı ve devlet makamlarının sigortacılığı desteklediği ve bu alanı düzenlemek istediği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Sigorta Tarihi, Sigorta, Yangın Sigortası, Sun Sigorta Şirketi, Yangın Sigorta Haritası, Goad

ABSTRACT

PH.D. THESIS

INSURANCE IN THE OTTOMAN EMPIRE

UNTIL REPUBLIC PERIOD

HÜSEYİN AKBULUT

As the establishment of insurance in Ottoman Empire stands in the middle of Ottoman Modernization yet has been ignored till today, it is no doubt that understanding the establishment and development of insurance in Ottoman Empire would be informative in so many ways.

Development of insurance in Ottoman Empire, therefore, had its way through and complementarily with the modernization. Ignoring how the insurance defined and changed Ottoman Social structure in the studies analyzing the era make these studies insufficient. Indemnities and facilities offered by the insurance companies, following the conflagration that highly affected Ottoman Society, not only reduce financial burden on the government but also make the government have physical transformation required for modernization.This study aims to analyze when and where the Modern Insurance Companies went into action, how their development was, their relations with government and society and also their own operations on the grounds of British Sun Insurance Company and British National Archives.

Following this study it has been concluded that contrary to common sense, insurance in Ottoman Empire had been applied since early dates and also government authorities had supported ve intended to regulate insurance.

Keywords: Ottoman, Insurance History , Insurance, Fire Insurance, Sun Insurance Company, Fire Insurance Map, Goad

ÖNSÖZ

Sigortacılığın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başlangıcı ve gelişiminin incelendiği çalışmamızın ilk bölümünde konumuzla ilgili olarak kaynaklarımızın çeşitleri ve özellikleri, şu ana kadar konumuzla ilgili yapılmış yerli ve yabancı çalışmaları ve tezimizin bu çalışmalara katkısı anlatılmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde ise tezimizin teknik detaylarının anlaşılması için temel kavramlar, sigortanın anlamı ve çeşitleri anlatılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise sigortanın ortaya çıkışı farklı medeniyetlerdeki durumu, gelişimi, modern sigortacılığın ortaya çıkışı ve İslam Medeniyeti'nde sigortacılık anlatılmaya çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise Osmanlı İmparatorluğu'nun politik ve ekonomik durumu ile şehirlerdeki fiziki koşulların sigorta açısından değerlendirmesi yapılmaya çalışılmıştır.

Beşinci bölümde ise Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk sigorta uygulamaları, sigorta şirketlerinin acente açma koşulları ve acente açılışları, ayrıca sigorta şirketlerinin başlangıçtan Birinci Dünya Savaşı'na kadar gelirleri ve ödediği tazminatlar gibi niceliksel sonuçlar anlatılmaya çalışılmıştır.

Altıncı Bölümde ise Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sigortacılığın temel dinamikleri olarak sigorta şirketleri, birlikler ve tarifeler detaylı olarak yer verilmiştir.

Yedinci Bölümde ise Sigortacılık açısından yangın, 1870 Büyük Pera Yangını ve Yangın Haritaları özelinde Edward Goad'ın faaliyetleri belirtilmiştir.

Sekizinci ve son bölümde ise dünyadaki sigortacılık piyasası düzenlemesi ile başlanarak dönemsel olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndaki durum anlatılmıştır.

Bu tezin hazırlanmasında bana her türlü konuda bilgi ve tecrübeleriyle yardımcı olan Danışman hocam Prof. Dr. Ahmet KAL'A' ya, teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZ….....III

ABSTRACT.....IV

ÖNSÖZ.....V

İÇİNDEKİLER.....VI

TABLOLAR LİSTESİ.....XI

KISALTMALAR LİSTESİ.....XVII

GİRİŞ.....1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DÜNYA'DA SİGORTACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ……18

1.1.Sigortanın Ortaya Çıkışı…….…….18

1.1.1 Babiller……..20

1.1.2. Fenikeliler……..……..22

1.1.3. Hintliler……..……..23

1.1.4.Rodoslular……...……..25

1.1.5.Romalılar…….……..26

1.2. Sigortanın Gelişimi……..30

1.2.1. 19.yy'a Kadar Sigorta……..30

1.2.1.1. Erken Ortaçağda Medeniyetler Arasında Ticaret……..……..31

1.2.1.2. Ticaret Ağları…….……..33

1.2.1.3. İş Ortaklıkları ve Sigortanın Doğuşu ……..34

1.2.2. Modern Sigortacılığın Gelişimi…….……..41

1.2.2.1. Prim Bazlı Sigortanın Gelişmesini Sağlayan Koşullar……..……..52

1.2.2.2. Modern Sigortacılık……..57

1.2.2.3. Uluslararası Sigortacılığın Karşılaştığı Engeller……..60

1.3. İslam Medeniyetinde Sigorta…….…….61

1.3.1. İslam ve Ticaret…….……..62

1.3.2. İslam Medeniyeti ve Sigorta Benzeri Yapılar…….63

1.3.3. Ibn Abidin……66

İKİNCİ BÖLÜM

2.OSMANLI'DA SİGORTANIN BAŞLANGICI VE GELİŞİMİ ……..68

2.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Politik ve Ekonomik Durumu……..……68

2.2.İlk Sigorta Uygulamaları……..77

2.1.1.Deniz Nakliyat Sigortası…….…….81

2.3. Sigorta Açısından Nüfusun Niteliği……...…….97

2.3.1.Sigorta ve Şehirlerdeki Nüfusun Önemi …….97

2.3.1.1.İzmir……100

2.3.1.2.İstanbul……102

2.4. Yapılar, Fiziki Koşullar ve İlk Sigortalanan Yapılar ……103

2.4.1.İzmir……104

2.4.1.1.Sokaklar ve Evler……106

2.4.1.2.Frenk Hanları…….…….….109

2.4.1.3. İzmir-Aydın-Kasaba Demiryolu……111

2.4.1.4. Hanlar…….……113

2.4.1.5. Diğer Yapılar…….……117

2.4.2.İstanbul……120

2.4.2.1.İlk Sigortalanan Yapılar……..……125

2.5.Sigorta Şirketleri Kuruluşları…….……126

2.5.1.Acente Başvuruları…….……126

2.5.1.1. İzmir…….……..……128

2.5.1.1.1. Henry Rose……129

2.5.1.1.2. Acentelik Koşulları……131

2.5.1.1.3. Acente Kuruluşunun İlanı……..……133

2.5.1.1.4. Diğer Sigorta Şirketlerin Durumu……..……135

2.5.1.2. İstanbul……...……139

2.5.1.2.1. Acente Seçimi……139

2.5.1.2.2. Acente Değişikliği…….……147

2.5.1.3.Diğer Bölgeler…….……155

2.5.1.3.1. Manastır…….……156

2.5.1.3.2. Volos…….……160

2.5.1.3.3. Kavala……162

2.5.1.3.4. Serez……..……164

2.5.1.3.5. Midilli Adası…….……165

2.6.Sigorta Şirket Faaliyetlerinin Niceliksel Sonuçları……167

2.6.1.Commercial Union…….……168

2.6.1.1.İzmir……169

2.6.1.2.İstanbul……172

2.6.2.Sun……..……176

2.6.2.1.İzmir…….……...…176

2.6.2.2.İstanbul……179

2.6.2.3. İzmir Alt Acenteleri……...……181

2.6.3.Phoenix……183

2.6.4 Hasarların Seyri……...……185

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.OSMANLI SİGORTA PİYASASININ TEMEL DİNAMİKLERİ VE YANGIN SİGORTACILIĞI……..……188

3.1.Acente Öncesi Dönemde Yangınlar……...188

3.1.1.İzmir……188

3.1.1.1.Yangına Karşı Durum……191

3.1.2.İstanbul……192

3.1.2.1.Yangına Karşı Durum……197

3.2.Sigorta Şirketleri……199

3.2.1.Faaliyet Zamanlarına Göre Sigorta Şirketleri……201

3.2.2 Ülke Menşeilerine Göre Sigorta Şirketleri……208

3.3.Sigorta Şirket Birlikleri……211

3.3.1.İzmir……211

3.3.2.İstanbul……219

3.4. Yangın Prim Tarifeleri……231

3.4.1.İzmir……232

3.4.2.İstanbul……234

3.4.3.Diğer Şehirler……244

3.5.1870 Büyük Pera Yangını……247

3.6. Sahte Hasarlar……254

3.7.Sigorta Haritaları ve Edward Goad……258

3.7.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Erken Dönem Yangın Harita Çalışmaları……260

3.7.2. Charles E. Goad ve Osmanlı Yangın Haritaları……273

3.7.2.1. Charles E. Goad……274

3.7.1.2. Goad Yangın Sigorta Haritaları……277

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.OSMANLI'DA SİGORTACILIK PİYASASININ DÜZENLENMESİ…….290

4.1.Piyasayı Düzenleme Çabaları……..……291

4.1.1.Dünya'daki Örnekler…….……..291

4.1.2.Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Durum…….……295

4.1.2.1. 1906'ya Kadarki Dönem……295

4.1.2.2. 1906 Nizamnamesi…….……301

4.1.2.3. 1906-1914 Dönemi…….……315

4.2. Osmanlı Devleti'nin Politikaları……317

SONUÇ.....323

KAYNAKÇA.....328

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Giriş Tablo 1 Sun Sigorta Şirketi Defterleri……..…….5

Giriş Tablo 2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Faaliyet Göstermiş Aviva Sigorta ve Bileşenleri…….6

Tablo 1.1 Sigortanın Gelişimi……..……...20

Tablo 1.2 Rodos Gemi Sözleşmesi…….26

Tablo 1.3 Ulpian Tablosu……...30

Tablo 1.4 İtalyan Sigortacıların PrimTablosu……..……..41

Tablo 2.1 İstanbul Nüfusu……..…….……..99

Tablo 2.2 İzmir Nüfusu……..……...101

Tablo 2.3 İstanbul Nüfusu – Etnik……..…….102

Tablo 2.4 Commercial Union İzmir Gelir-Gider……..……...…….169

Tablo 2.5 Commercial Union İstanbul Gelir-Gider…….…….173

Tablo 2.6 Sun İzmir Gelir Gider……..…….176

Tablo 2.7 Sun İstanbul Gelir-Gider……..……..…….179

Tablo 2.8 Sun İzmir Alt Acente Gelir-Gider……..…….…….181

Tablo 2.9 Phoenix Prim Üretimi……..…….183

Tablo 2.10 Hasarların Seyri……..…….…….185

Tablo 3.1. İzmir'de Çıkan Yangınların Dağılımı…….……189

Tablo 3.2. İstanbul'da Çıkan Yangınların Dağılımı……...…….193

Tablo 3.3 Sigorta Şirket Sayıları……..……..…….201

Tablo 3.4 1894 Osmanlı'daki Sigorta Şirketlerinin Prim Üretimleri…….……209

Tablo 3.5 1894 Yılı Ülke Menşeilerine Göre Prim Üretimi……..……..….210

Tablo 4.1 Osmanlı Sigorta Şirketi Şubeleri……..……...….319

Tablo 4.2 Osmanlı Sigorta Şirketi Acente Atamaları……..…….320

Resim 2.1 Hanson Frenk Hanı……..……..…….110

Resim 2.2 Jackson Frenk Hanı……..……..…….110

Resim 2.3 Paterson Frenk Hanı……...…….111

Resim 2.5 Kasaba Demiryolu……..…….112

Resim 2.6 Abdul Kadir Han……..……..…….114

Resim 2.7 Arap Han……..……..…….115

Resim 2.8 Fazoğlan Han……..…….115

Resim 2.9 Lileblioğlu Han……..…….116

Resim 2.10 Mısırlı Han……..……..…….117

Resim 2.11 Cousinery İpek Fabrikası……..…….118

Resim 2.12 İzmir Tiyatrosu……..……...…….119

Resim 2.13 İzmir Şarap Fabrikası…….……..…….119

Resim 2.14 İstanbul Sokağı……..……..…….121

Resim 2.15 İstanbul Evi……...…….122

Resim 2.16 İstanbul Genel Görünüş……..……..122

Resim 2.17 Tophane Genel Görünüş……..…….123

Resim 2.18 Galata Genel Görünüş……..…….124

Resim 2.19 Sun İlan Fransızca……..…….134

Resim 2.20 Sun İlan Yunanca-Ermenice…….……...…….134

Resim 2.21 Sun İstanbul Kuruluş İlanı…….141

Resim 2.22 Northern İstanbul İlan……..……...…….143

Resim 2.23 North British & Mercantile İstanbul İlan……..…….144

Resim 2.24 Royal İstanbul İlan……...…….145

Resim 2.25 Royal İstanbul Acente Kitapçığı…….…….146

Resim 2.26 Royal İstanbul Acente Kitapçığı-Ofisler ……...……146

Resim 2.27 Sun İstanbul Acente Değişikliği Belgesi……..……..……...149

Resim 2.28 Sun İstanbul Yeni Acente İlanı……..……...…….150

Resim 2.29 Sun İstanbul Acente Değişikliği İlanı……..……...…….151

Resim 2.30 Sun Yeni Acente Tanıtım İlanı…….…….152

Resim 2.31 Sun Yeni Acente Duyuru Yunanca-Osmanlıca…..…….153

Resim 2.32 Sun Yeni Acente İstanbul'daki Müşterileri Tanıtım Mektubu…….154

Resim 2.33 Manastır Acente Soru Formu……...…….156

Resim 2.34 Manastır Acente Kuruluşu……..……..…….158

Resim 2.35 Northern-Manastor Prim Tarifesi……..……159

Resim 2.36 Sun Vıolos Alt Acenteliği……..……..…….162

Resim 2.37 Serez Acente Soru Formu……...……...…….164

Resim3.1 İstanbul Belediyesi İstatistiği-1869-72…….194

Resim3.2 İstanbul Belediyesi İstatistiği-Soru Formu……..…….195

Resim 3.3 İstanbul'daki Yapılan Yapılar-1859-62……..…….196

Resim 3.4 Tulumbacılar……..…….…….198

Resim 3.6 Queen Sigorta Şirketi İlanı……..……..…….212

Resim 3.7 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 19 Kasım 1880……..…….213

Resim 3.8 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 9 Ocak 1886……...……215

Resim 3.9 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 12 Eylül 1888……..…….216

Resim 3.10 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 16 Kasım 1888……..…….218

Resim 3.11 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 12 Haziran 1874……..…….220

Resim 3.12 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 17 Kasım 1882…….…….221

Resim 3.13 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 24 Mayıs 1883……..…….222

Resim 3.14 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 11 Kasım 1884…….…….223

Resim 3.15 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 2 Mayıs 1896…….…….224

Resim 3.16 İstanbul Sigorta Şirket Toplantıları Muhtelif Tarihler…….…….225

Resim 3.17 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 4 Şubat 1897……...…….226

Resim 3.18 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 1 Mayıs 1897……..…….227

Resim 3.19 Yangın Sendika Görüşmeleri……..…….…….228

Resim 3.20 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 19 Mayıs 1897…….228

Resim 3.21 Yangın Sendikası Yönetmeliği-1900……..…….…….229

Resim 3.22 Yangın Sendikası Yönetmeliği-1901……..……..230

Resim 3.23 Yangın Sendikası Yönetmeliği-1906……..…….…….230

Resim 3.24 Norwich Union Hayat Sigorta Tarifesi Kitapçığı…….…….232

Resim 3.25 İzmir Yangın Tarifesi 16 Kasım 1864……..…….233

Resim 3.26 İzmir Yangın Tarifesi 16 Kasım 1864-İzmir Kırsalı…….234

Resim 3.27 İstanbul Yangın Tarifesi-27 Temmuz 1864…….…….235

Resim 3.28 İstanbul Yangın Tarifesi-1870……..…….236

Resim 3.29 İstanbul Yangın Tarifesi-24 Ocak 1871……..…….….236

Resim 3.30 İstanbul Yangın Tarifesi-7 Mart 1871……..…….237

Resim 3.31 İstanbul Yangın Tarifesi-7 Mart 1871-İstanbul Merkez Dış…….239

Resim 3.32 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882……..…….…….239

Resim 3.33 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Yeni Binalar ve Özel Riskler……..…….240

Resim 3.34 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Tüm Şehir…….241

Resim 3.35 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Ektra Prim Tarifesi……..…….242

Resim 3.36 Tarife Değişikliği İstek Formu…….…….242

Resim 3.37 Yangın Sendikası Tarif Kitapçığı-1900……..…….….243

Resim 3.38 Yangın Sendikası Tarifi-1900……..…….244

Resim 3.39 Sun Kavala Yangın Tarifesi……..……...…….245

Resim 3.40 Northern Manastır Yangın Tarifesi……..…….245

Resim 3.41 Sun Vols Yangın Tarifesi……..…...…….246

Resim 3.42 Sun Midilli ve Girit Yangın Tarifesi……..……..….247

Resim 3.43 1870 Yangının Etkisi-Kasımpaşa……..…….…….248

Resim 3.44 1870 Yangının Etkisi-Tarlabaşı……..…….249

Resim 3.45 1870 Yangının Etkisi-Kasımpaşa-2……..……..….250

Resim 3.46 1870 Yangının Etkisi-Tarlabaşı-2……..…….251

Resim 3.47 1870 Yangının Etkisi-İngiliz Konsolosluğu……...……..252

Resim 3.48 1870 Yangının Etkisi-Taş Bina……..……...…….253

Resim 3.49 1870 Yangının Etkisi-TaşBina-2……..…….254

Resim 3.50 Gümrük Evi Çizimi……..…….261

Resim 3.51 İstanbul'da Bir Han Çizimi……..…….263

Resim 3.52 Hanson Evi……..…….…….263

Resim 3.53 Haritada 1870 Büyük Pera Yangının Etkisi……..……...….265

Resim 3.54 Yapı Çizim Örnekleri-İzmir….……..…….……..266

Resim 3.55 İzmir Fransız Konsolosluğu……..……...…….267

Resim 3.56 İzmir İngiliz Koleji ve Fabrika Çizimi……..……...…….268

Resim 3.57 İzmir Şehir Planı ……..…….269

Resim 3.58 İzmir Şehir Planı-2……..…….…….271

Resim 3.59 Cesar Raymund'un İstanbul Haritası……..……...….278

Resim 3.60 Cesar Raymund'un İstanbul Haritası -2……...…….279

Resim 3.61 Cesar Raymund'un İstanbul Haritası –Pera-Galata……..…….280

Resim 3.62 Kahire Yangın Haritası……..……...…….287

Resmi 4.1 1882 Damga Vergisi Kanunu……..……...…….296

Resim 4.2 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı-Damga Vergisi Hakkında…….….297

Resim 4.3 Damga Vergisi Oranları……...……..…….298

Resim 4.4 Damga Vergisi Uygulaması-Sun……..……..301

Resim 4.5 1906 Sigortacılık Kanunu……..…….…….302

Resim 4.6 1906 Sigortacılık Kanunu Kitapçığı……..…….….303

Resim 4.7 Kapitülasyonların İlhakı……...……...…….316

Grafik 2.1 Commercial Union İzmir Kar-Zarar……..…….170

Grafik 2.2 Commercial Union İzmir Hasar-Prim Dengesi…..…….171

Grafik 2.3 Commercial Union İstanbul Kar-Zarar……..…….174

Grafik 2.4 Commercial Union İstanbul Hasar-Prim Dengesi……..…….175

Grafik 2.5 Sun İzmir Kar-Zarar……...…….177

Grafik 2.6 Sun İzmir Hasar Prim Dengesi……..…….…….178

Grafik 2.7 Sun İstanbul Hasar Prim Dengesi……..…….…….180

Grafik 2.8 Sun Osmanlı Asya'sı-Alt Acente Sonuçları……..…….…….182

Grafik 2.9 Phoenix Prim-İstanbul, İzmir……..……...…….184

Grafik 2.10 Hasarların Seyri……..……...186

Grafik 3.1. İzmir'de Çıkan Yangınların Dağılımı-Yüzdelik……...…….190

Grafik 3.2 Sigorta Şirket Sayıları……..……..…….200

Grafik 3.3 Sigorta Çeşitlerine Göre Şirket Payları……..……....207

Grafik 3.41894 Yılı Ülke Menşeilerine Göre Yüzdelik Dilim…….210

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.:	Adı Geçen Eser
a.g.m.:	Adı Geçen Makale
bas.:	Baskı
BL:	British Library
BOA:	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
bs.:	Baskı, basım
C.:	Cilt
CLC:	City of London Collection
Çev.:	Çeviren
ED:	Editör
FO:	Foreign Office
MSS:	Manuscript Section
MUB:	Mecelle-i Umur-u Belediye
LMA:	London Metropolitan Archive
Nu.:	Numara
s.:	Sayfa
S.:	Sayı
yay.:	Yayınevi

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılığın doğuşu ve gelişiminin incelenmesi birçok açıdan önemlidir. Sigortacılığın doğuşu ve gelişiminin tanımlanabildiği bir durumda bu bilgiler sosyolojiden mimariye kadar birçok açıdan bir alt zemin oluşturacaktır.

Osmanlı Sigortacılık Tarihi bir bakıma modernizm tarihinin bir parçasıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanan serbest ticaret anlaşmaları ve kapitülasyonlar nedeniyle şehirlerde bir yabancı nüfus belirmiştir. Bu nüfus ticaret yapan ve risklere karşı hassas bir kesimdi. Doğal olarak bu topluluk hem ticaretin sürekliliği hem de yaşadığı mekânların güvenliği için sigorta talep ediyordu. Bu taleplerin denk düştüğü zaman diliminde ise Osmanlı İmparatorluğu'nda yenileşme, Tanzimat ve modernleşme sancıları çekiliyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimi ile ilgili olarak dayanağımızın asıl noktasını birincil kaynaklar oluşturmaktadır. Bu kaynaklar Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İngiliz Ulusal Arşivi, British Library El Yazması Bölümü ve Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren önde gelen şirketlerden Sun Sigorta Şirketi'nin Arşivi, Aviva Sigorta'nın Arşivi gibi kaynaklardır. Şu ana kadar Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çeşitli çalışmalar yapılmış olup diğer yabancı arşivlerde bu tarz bir çalışma yapılmamıştır.

Tezimizin amacı yukarıda sayılan birincil kaynaklara dayanarak Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimini izlemektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimini incelemek birçok noktada heyecan verici olmakla beraber günümüzdeki sigortacılık piyasası ve müşteri davranışlarının bazı noktalarını aydınlatma olanağı da taşımaktadır.

Malum olduğu üzere Osmanlı İmparatorluğu'ndan başlayarak günümüze kadar çalışmalarını kesintisiz bir şekilde devam ettiren yerli sermayeli bir sigorta şirketi ne yazık ki yoktur. Bu nedenle doğal olarak araştırmacılar iki farklı kaynağa yönelmektedir. Bu kaynaklardan birincisi Osmanlı Arşivi diğeri de yabancı sigorta şirketlerinin arşivleri, konsolosluk raporları gibi yabancı kaynaklardır. İlerleyen bölümlerde ayrıntılarıyla vereceğimiz gibi şu ana kadar yapılan çalışmaların çok azı

özgün ve birincil kaynaklara dayanmaktadır. Türkiye Sigorta Birliği'nin resmi internet sitesinde bile sigortanın tarihinin 1872 yılında 3 İngiliz sigorta şirketinin açtığı temsilcilikle başladığı belirtilmektedir.[1] Türkiye Sigorta Birliğini temsil eden böyle bir kurumda bile bu tarz yanlışların bulunması bir yanlışın tekrarıdır.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi Osmanlı İmparatorluğu'ndan beri hâlihazırda aktif olarak faaliyet gösteren yerli bir sigorta şirketinin olmaması bizi yerli kaynaklar için Osmanlı Arşivine yönlendirmektedir. Osmanlı Arşivi'nde yer alan kaynaklar özel olarak sigortacılık konusu ile ilgili olmaktan öte pratik durum ve bu pratik durumda karşılaşılan sorunlarda sigortanın yan alan olarak işlevleri ve durumunu göstermektedir. Kaynaklarda birkaç bölümlendirme yapmak mümkündür;
Sigortacılığın başlangıcında;

Ordu tarafından ihtiyaç duyulan malzemelerin bir noktadan başka bir noktaya deniz yoluyla ulaştırılması konusunda bireysel sigortacılara yapılan sigortalar yabancı sigorta şirketlerinin nakliye sırasında hasar gören ürünleri için Osmanlı İmparatorluğu'ndan yardım istemesi konuları öne çıkarken

Gelişim aşamasında ise;

Yangın sigortaları, Sigorta şirketlerinin ruhsatsız çalışmaları, Hayat sigortası çalışmaları, halkın sigorta şirketlerinin kendilerini aldatması konusunda şikâyetleri, Devletin Sigortacılık piyasasını düzenleme çabaları gibi gelişmeler söz konusudur.

1800'lü yıllarla beraber Avrupalı sigorta şirketleri artık olgunlaşma dönemlerini geçiriyorlardı. Riskleri seçme, prim seviyelerini belirleme ve esnek olmasının sağlanması, hasarlara karşı takınılacak tavır ve sigorta şirket birliklerini de çoktan oluşturmuşlardı. Uluslararası ekonomik ilişkilerin 1800'lü yıllarda yoğunlaşması, liberalizm, ticaretin sınırsız ve kutsal bir metafor gibi ülkeleri kendine bağlaması, insan toplulukların da mobilize olmasına neden oldu. İngiltere ve Avrupa'nın birçok ülkesinden yüksek adette insan kaynağı, ticaret ve fırsatları takip ederek diğer gelişmekte olan ülkelere ve sömürge ülkelere doğru bir yönelime girdiler. Sigortayı da ilk olarak talep eden hep bu gruplardı. Doğal olarak yabancı sigorta şirketleri ön çalışmaları yapıp kendileri için yeterli talep ve potansiyelleri araştırdılar ve uygun gördükleri şehirlerde de şubelerini açmaya başladılar.

[1] Türkiye Sigorta Birliği, **"Türkiye'de Sigortacılık",** (Çevrimiçi) http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439 22 Eylül 2013

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin tamamı yabancıydı. Doğal olarak bu şirketlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda açılan şube veya temsilciliklerinin politikaların oluşturulması, tarifeleri, risk değerlendirmeleri vb. birçok konu, merkezlerinde yapılıyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın ortaya çıkışı ve gelişimi açısından Osmanlı Arşivi önemli bir kaynak olmasına rağmen, piyasanın iç dinamiklerinin anlaşılması, sigorta müşterilerinin kimler olduğu ve neden sigortaya ihtiyaç duyduklarının anlaşılması, sigortanın toplumsal ilişkiler ve yönelimlere nasıl bir etkide bulunduğunun belirlenmesi ve daha birçok sorunun cevabının tamamını Osmanlı Arşivlerinde bulmak kolay değildir. Zira yukarıda da belirtildiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketleri ülke ile ilgili olarak analizlerini merkezlerinde tutuyordu. Bu nedenle bu defterler konumuz açısından hayati bir öneme sahiptir.

Bu defterlerin yanı sıra Fransa ve İngiltere'de sigorta üzerine çıkarılmış aylık dergiler, konsolosluk raporları vb. kaynaklar da konumuz açısından önemli kaynaklardır.

Sun Sigorta Şirketi sadece Osmanlı İmparatorluğu için değil tüm dünyadaki sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimi açısından önemli bir yere sahiptir. Şirket, 1710 yılında Charles Povey'in liderliğinde 22 bireysel sigortacı tarafından "Sun Fire Office" ismiyle Londra'da kuruldu. Dünyanın en eski yaşayan sigorta şirketi olan Sun, İngiltere'de Phoenix gibi sigorta şirketleri ile birlikte dünyanın bir çok noktasında faaliyet yürütmüştür. 1710'da kuruluşundan 1830'a kadar kendi ülkesinde faaliyet gösterirken, 80 yıl sonra 1914'te neredeyse dünyanın her yerinde faaliyet gösterir duruma gelmiştir. Bu gelişme ile yangın sigortası yerel iş potansiyeli olmaktan çıkıp uluslararası bir statü kazanmıştır.[2]

Sun Sigorta Şirketi özellikle 1830'dan itibaren ticareti ve İngiliz ekonomik çıkarlarının hâkim olduğu coğrafi noktaları takip etti. Bu takip sonucunda yukarıda da bahsedildiği gibi Çin'den Amerika'ya kadar hatta Afrika olmak üzere birçok farklı yerde şubeler açtı. Bu şubelerde işleri takip edebilmek için özel departmanlar kuruldu ve bu departmanların yönetiminde kararlar alındı. Bu departmanlar sorumlu

[2] P.G.M. Dickson, **The Sun Insurance Office- 1710-1960, The history of Two and a half Centries of British Insurance**, London, Oxford University Press, 1960, s.1

oldukları alanlar için özel defterler tutuyordu. Bu defterlere, bölge için kendilerine gereken tüm bilgileri aktardıkları gibi, var olan durumu ve ileride oluşacak potansiyel ve tehlikeler ile ilgili bilgiler de mevcuttu. Böylece bu defterler yardımıyla çok uzaktan da olsa yönetimi yapıp karar alıyorlardı.

Sun Sigorta Şirketi'nin Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili tuttuğu defterler Londra'da Guildhall Library Manuscripts Section'da yer almaktadır. Burada yer alan defterler özel olarak el yazması kısmında muhafaza ediliyor. Sun Sigorta şirketinin yanında Guardian ve Patriotic adlı sigorta şirketlerinin de kayıtları mevcuttur. Fakat bu sigorta şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu içindeki faaliyetleri kısıtlı olduğu için inceleme dışında tutulmuştur.

Sun, Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermiş büyük sigorta şirketlerinden biridir. Bu nedenle çalışmamızı esas olarak Sun Sigorta Şirketi'nin Osmanlı İmparatorluğu faaliyetlerinin kaydedildiği defterlerden yararlanarak oluşturduk. Osmanlı ile ilgili olarak şehir bazında bir ayrım yapılarak İstanbul, İzmir ayrı defterler olmak üzere Avrupa toprakları, Asya toprakları ve Adalar olarak ayrı defterler de mevcuttur. Birincil kaynak olarak tezimizi bu defterlerin bize gösterdiği yapı üzerinde kurduk.

Sun Sigorta Şirketi tarafından tutulan defterlerde yılları ardışık olarak takip etmemektedir. Örneğin Constantinople 4 ve 5 defteri dikkate alındığında iki defterde de 1870–1872 dönemlerinin ortak olduğu görülür. Bu nedenle yılları takip etmeye çalışmaktansa defter numaralarını takip etmek süreci izlemek ve sağlıklı yorumlar yapabilmek için bizce daha uygundur.

Aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi toplam 12 defter incelenmiş olup defterlerin İmparatorluğun coğrafi olarak genelini yansıtmasına çalışılmıştır.

Dönemin İstanbul ve İzmir'inin ekonomik olarak İmparatorluğun diğer bölgelerine göre önde olması nedeniyle özellikle bu iki şehir üzerinde durulmuştur. Defterlerin başlangıcı olan 1 ve 2 numaralarda genel olarak şehrin veya bölgelerin potansiyel müşterileri, prim büyüklükleri, aday acentelerin özellikleri, maliyetler, müşteri profilleri, ev, iş yeri ve yapıların teknik özellikleri, rakip sigorta şirketlerinin durumu, proje aşamasında olan demiryolları vb. ile ilgili bilgiler mevcuttur. Defterlerde aynı zamanda konularla ilgili olarak çok sayıda dönemin gazete kupürleri ve görsel malzemeler-harita, fotoğraf vs. mevcuttur.

Giriş-Tablo 1 Sun Sigorta Şirketi Defterleri

Defter İsmi	Defter No	Yıl	Coğrafi Kapsam
Constantinople	1	1864	İstanbul
Constantinople	2	1864	İstanbul
Constantinople	3	1867	İstanbul
Constantinople	4	1867-1872	İstanbul
Constantinople	5	1870-1874	İstanbul
Constantinople	6	1873-1896	İstanbul
Constantinople	10	1880-1919	İstanbul
Smyrna	1	1863-1864	İzmir
Smyrna	2	1864-1877	İzmir
Smyrna	4	1877-1912	İzmir
Turkey In Asia &Islands	3	1875-1888	Asya Kıtasındaki Topraklar ve Adalar
Turkey In Europe	-	1875-1888	Avrupa Kıtasındaki Topraklar

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522

Defterlerde, özellikle 1870 tarihinden sonrakilerde, gelir gider hakkında finansal bilgiler, hasarların detaylı tanımlamaları ve maliyetleri, müşteriler ile ilgili mesleki bilgiler de olmak üzere detaylı tanımlamalar, sigorta şirketlerinin ülke bazında oluşturdukları birliklerin toplantı notları, riskler için oluşturulan tarifeler ve değişimler de mevcuttur.

Yaptığımız çalışmada Sun Sigorta Şirketi kadar ayrıntılı, derli toplu ve detaylı bilgiler vermese de muhtelif sigorta şirketlerinin arşivleri de çalışmamızda yer alacaktır. Bu sigorta şirketlerinden en önemlisi şu an Aviva olarak piyasada varlığını sürdüren İngiliz sigorta şirketidir.

Aviva geçmişte Commercial Union ve North British & Mercantile vb isimler ile 1863 yılında İzmir'de, 1864 yılında da İstanbul olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete geçmiş ve I.Dünya savaşı'na kadar faaliyetlerine devam etmiştir.

Aşağıdaki tabloda daha önce Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermiş fakat daha sonra Aviva'nın satın aldığı veya devredilen sigorta şirketleri hakkında genel bilgiler mevcuttur. Bu bilgiler ışığında toplam 14 sigorta şirketinin 1863 gibi erken sayılabilecek bir evrede başlayarak geniş bir alanda piyasada bulunduğunu görmekteyiz.

Giriş-Tablo 2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Faaliyet Göstermiş Aviva Sigorta ve Bileşenleri

Aviva Sigorta ve Bileşenlerinin			
Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Faaliyetleri			
Şirket İsmi	Kuruluş	Sunduğu Sigortalar	Ek Bilgiler
Aviva Insurance Ltd. (General Accident)	1891	Kaza, Yangın, Nakliyat, Hayat vb.	1903'te Osmanlı İmparatorluğu'na giriş yaptı. 1904'te yangın, 1905'te ise Hayat Sigortacılığı yaptı. 1913'ten itibaren hayat sigortası talebi ve yangın sigorta talebi düşmeye başladı. Portföyünü 1929'da yerel firmaya satarak piyasadan çekildi.
Aviva International Insurance Ltd. (Commercial Union)	1861	Yangın, Hayat, Nakliye vb.	1863'te ilk şubesini açtı. 1902 Nisan ayından itibaren Hayat sigortası teminatı sunmaya başladı
CGNU Life Assurance Ltd. (General Life)	1837	Yangın ve Hayat Daha Sonra Sadece Hayat	1895'te faaliyete geçmiştir.

CGU Underwriting Ltd. (Union Assurance)	1714	Yangın, Hayat, kaza, hırsızlık, araç	Ne zaman giriş yaptığı konusunda net bilgiler mevcut değildir. 1903'te ve 1906'da şubeleri olduğu fakat bu şubelerde hayat mı yoksa yangın sigortası mı sunduğu konusunda net bir bilgi mevcut değildir.
Consolidated Assurance Co.	1903	Hayat, kaza ve Yangın Reasüransı,	1910'da hayat sigortası sunmuştur.
L'Abeille Compagnies D'Assurances	1865	Yangın, Hayat, Doğal Afet	1901'den itibaren faaliyet göstermiştir. Fakat şirket arşivi yandığı için 1910'dan önceki kayıtlar mevcut değildir. Hayat ve yangın sigortası sunmuştur
Liverpool Victoria Insurance Corporation Ltd.	1907	Yangın, Hayat, Kaza, Hırsızlık, Cam Kırılması	1911'de Yangın sigortası sunmuştur.
London and Scottish Assurance Corporation Ltd.	1861	Hayat, daha sonra yangın, kaza, işveren sorumluluk, 3.şahıs mali mesuliyet, vefat, mühendislik vb.	Hayat ve Yangın sigortası sunmuştur. 1898'de faaliyete geçmiştir.
National Assurance Company of Ireland	1822	Hayat, yangın, kaza	1900'den itibaren faaliyete başlamıştır.
North British & Mercantile Insurance Company Ltd.	1809	Kaza, Yangın, Nakliyat, Hayat vb.	1864 yılında faaliyete başlamıştır. Birçok acente ve alt acentelikler açmıştır.
Northern Assurance Company Ltd, The	1836	Hayat, kaza, işveren sorumluluk, 3.şahıs mali mesuliyet, vefat, mühendislik vb.	Sadece Hayat sigortası sunmuştur.

Norwich Union Life Insurance Company	1808	Hayat	1896'da kurulan acente aynı zamanda Yunanistan, Mısır, Bulgaristan'dan da sorumluydu.
Union Insurance Society (Scottish Union & National)	1824	Hayat, kaza, işveren sorumluluk, 3.şahıs mali mesuliyet, vefat, mühendislik vb.	1891 yılında piyasaya girmiş ve yangın teminatı sunmuştur.
Yorkshire Insurance Company Ltd.	1824	Hayat, kaza, işveren sorumluluk, 3.şahıs mali mesuliyet, vefat, mühendislik vb.	1880'de piyasaya girmiştir.

Kaynak: Aviva Archive

Bu sigorta şirketinin arşivi İngiltere'de Norwich adlı şehirde bulunmaktadır. Arşivde özellikle hayat alanında ciddi faaliyetleri bulunan Union Life'ın müşteri kayıtları ilgi çekicidir. Bunun yanı sıra bu arşivlerden Commercial Union Sigorta şirketinin konumuzla ilgili yaklaşık 30 yıllık ayrıntılı gelir giderini gösteren çeşitli belge ve tablolar mevcuttur.

Diğer bir sigorta şirketi de İsviçre menşeili olan Helvetia'dır. Şu anda hâlihazırda faaliyet gösteren İsviçre'nin en büyük şirketi olan Helvetia Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyetlerine 1869 yılında başlamıştır. Osmanlı sigortacılık piyasasının en büyüklerinden olan Helvetia'nın acenteler ile ilgili toplantı notlarını konumuzda kullanacağız.

Bir diğer kaynak ise şu an dünyanın en büyük reasürans firmalarından olan Swiss Re'nin arşividir. Swiss Re dünyanın ilk reasürans firması olan Köln Re gibi, ülkesinde 1861'de çıkan ve büyük bir yıkıma neden olan Glarus yangının sonucunda 1863 yılında ortaya çıktı. Bu yangın ile yerel sigortacılar rezervlerinden çok daha fazla bir zarar ile karşı karşıya kalmış ve birçok sigortacı batmıştır. Bu durumu bir daha yaşamak istemeyen İsviçre sigorta piyasası Swiss Re'yi kurmuştur.[3]

Kurulduktan sonra hemen büyüme olanağı bulan Swiss Re Osmanlı İmparatorluğu'ndan da iş kabul etmeye başlamıştır. Elimizde olan kaynaklar Swiss

[3] Niels Viggo Haueter**, A History of Insurance**, Zurich, Swiss Re Pub. 2013, s.30

Re'nin elektronik arşivlerinden olup hangi sigorta şirketinin ne kadarlık bir riskinin üstlenildiğini, reasürans anlaşmasının koşul ve türü gibi bilgiler mevcuttur.

İngiliz sigorta şirketleri diğer ülke sigorta şirketlerine göre çok daha fazla birlikte hareket ediyor, kendi aralarında tarife, prim, hasar vb konularda toplantılar düzenliyorlardı. Yapıkları işin sadece sigorta olmadığı aynı zamanda serbest ticaret ilkesini de diğer sektörler gibi Osmanlı ekonomik düzeninde başat politika olmasını sağlamaya çalışıyorlardı. Bu işlevleri ve piyasadaki varlıkları nedeniyle İngiltere devlet arşivleri de konumuz itibarıyla çok önemli bir yere sahiptir. İngiliz Devlet Arşivi, İngiltere Devleti ve İskoçya'nın resmi arşividir. Bu arşivde 1.000. yıldan eski kayıtlardan başlayan 11 milyonu aşan zengin bir koleksiyona sahiptir.[4]

19.yüzyıldan I. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde İngiltere en önde gelen güçlerden biriydi. Hammadde ihtiyacını karşılamaktan siyasi çıkarlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu İngiltere için çok büyük bir öneme sahipti. Zira Osmanlı ekonomik piyasasında uzun süre en büyük güç olarak da varlığını sürdürdü.

Osmanlı Sigorta Piyasasını İngiltere olmadan tanımlamak imkânsızdır. İngiliz sigorta şirketleri çok erken tarihlerden beri Osmanlı pazarında faaliyet göstermişlerdir. Bu sigorta şirketleri, ilk başta demiryolları vb. büyük alt yapılar için gelmiş daha sonra ticaret evlerini ve kentlerde öncelikle yabancıların ve gayrı müslimlerin evlerini sigortalamışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu 1880'den başlayarak birçok kereler sigorta piyasasını kendi lehine düzenlemeye çalışmış ve sigorta şirketlerinden kendisinden ruhsat alması vb. gibi fiskalist bazen de korumacı politikalar oluşturmaya çalışmıştır. Ancak sigorta şirketleri bu tarz girişimlerden rahatsızdı. Zira yıllar boyu Osmanlı piyasasında önemli maddi çıkarlar sağlamış, oluşturduğu acente ağı ile Anadolu'nun ücra noktalarına kadar kılcallaşmayı başarabilmişti. Osmanlı Devleti'nin bu girişimleri doğal olarak Sigorta şirketlerinin tepkisini çekiyor, şirketler konsolosluklara ve İngiltere'deki merkezlerine İngiliz hükümetine baskı yapılması için uyarılar yapıyorlardı.

İngiliz Devlet arşivleri sigorta şirketlerinin bağımsız çalışma istekleri ve ruhsat zorunluluğuna karşı şikâyet dilekçeleri ile doludur. Sigorta şirketleri kendi

[4] The National Archives, **"Who We Are?",** (Çevrimiçi) http://www.nationalarchives.gov.uk/about/who-we-are.htm 23 Eylül 2013

başlarına olduğu kadar bir araya gelerek de Osmanlı Devleti'nin uygulamaya çalıştığı korumacı politikaların işlerine ne kadar zarar vereceğini belirtmişlerdir. Süreci izlediğimizde de sigorta şirketlerinin bu isteklerinin çok uzun süre İngiliz Hükümeti tarafından dikkate alındığını görüyoruz.

İngiliz Devlet Arşivlerinde karşımıza çıkan ikinci bir konu ise yangın konusunda sigorta sahtecilikleridir. Sigorta sahteciliği, Osmanlı Piyasasında özellikle 1880'den sonra ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. İlk başlarda gayrimüslim ve Avrupalılarda yaygın olan bu durum daha sonra Türk ve Müslüman kesimin de sigorta yaptırması ile bu kesimde de bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Sigorta şirketleri, çok uzun yıllar boyunca bu sahtecilikten dert yanmış, İngiliz Hükümeti'ne bu konuda şikâyet dilekçeleri göndermişlerdir.[5]

Bir diğer kaynak isim British Library'dir. Bu kütüphane dünyanın en büyük kütüphanesi olma özelliğini taşımakta olup Londra'dadır. British Library'nin koleksiyonu toplam 150 milyon adete ulaşan kitap, yazmalar vb.ne sahip olup 400 farklı dilden oluşmaktadır. Her yıl var olan koleksiyona üç milyon yeni belge, kitap vb. katılmaktadır. Koleksiyon; kitap, dergi, yazma, harita, müzik, gazeteler vb.lerinden oluşmaktadır.[6]

Özellikle harita ve haritacılık alanında uzman olan bu kütüphaneden yangın haritaları konusunda yararlandık. Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda kural ve kaidelere uygun olarak ilk yangın haritalarını Edward Goad tarafından yapılmıştır. Goad'ın bu haritaları nasıl ve hangi koşullarda yaptığı bilgilerine literatürde değinilmemiştir.

Çalışmamızda British Library'de Goad için özel olarak ayrılan bölümdeki el yazmalarından yararlanarak Osmanlı İmparatorluğu'nda yangın haritaları konusunda çeşitli bilgiler vereceğiz.[7]

Özellikle 1830'dan sonra sigortacılığın uluslararası bir boyut kazanmasıyla, bilgi eskisine göre daha önemli bir hale geldi. Zira artık pazarların entegrasyonunun sağlanmaya başlaması aynı zamanda sigorta şirketlerinin de piyasalar konusunda bilgi isteklerini arttırdı. Artık sigortacılar yerel piyasanın zincirlerini kırmaya

[5] FO 368/59/4
[6] The British Library, **"Overview"**, (Çevrimiçi) http://www.bl.uk/aboutus/foi/overview/index.html 23 Eylül 2013
[7] BL GOAD MSS F137

başlamışlardı ve dünyayı hâlihazırdaki politik, siyasi ve ekonomik sistem gibi tek bir Pazar olarak görme eğilimindeydiler.

Bu bakış açısı kendi ihtiyaçlarına çözüm üretmek için sigortacılığa özel dergiler oluşturmaya başladı. Doğal olarak ilk dergiler de İngiltere'de çıkmaya başladı. Bunlardan en etkili olanları Post Magazine ve The Review idi.

Bu dergilerden Post Magazine öne çıkmaktadır. Hâlihazırda yayınını devam ettiren ve 25 Temmuz 1840'ta ilk sayısını çıkaran dergi, günümüze kadar 8.500'den fazla sayı yayınlama başarısını göstermiştir.[8]

Fransa'da da bu akımı takip eden L'Argus dergisi öne çıkmaktadır. Bu dergi de 1877-1936 arasında çeşitli kesintiler olmasına rağmen yayınlanmış önemli bir sigortacılık dergisidir.

Bu dergiler genel olarak her sayıları için bir gündem belirleyip ülkelere göre o konunun durumu incelerdi. Daha sonra o ay veya hafta içerisinde dünyada meydana gelen önemli sigortacılık olayları (yangın, doğal afet, hırsızlık vb) anlatılırdı. Geri kalan kısımda sigorta şirketlerinin durumu ve gelir gider dengeleri gibi konular ve seçilmiş ülkelerdeki sigorta piyasaları tanımlanmaya çalışılırdı.

Osmanlı İmparatorluğu sigorta piyasası incelenirken gündemi yakından takip eden bu dergilerden yararlanmadan yapılacak olan tanımlamalar eksik olacaktır. Bu nedenle yukarıda bahsedilen dergiler kronoloji takip edilerek incelenmiş ve konumuzla ilgili olan kısımlar belirlenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigorta uygulamaları konusunda yapılan çalışmalar ne yazık ki çok kısıtlıdır. Yapılan çalışmaların büyük kısmı birbirinin tekrarı olmaktan çok da öteye geçmemektedir. Artık bu tekrarlı çalışmalar ne yazık ki aynı zamanda genel doğru olarak sigortacılık literatürüne hâkim olmuştur ve değiştirilmesi için de çaba sarf edilmemektedir. Diğer yandan birincil verilere dayalı olan çalışmalar da bu genel kabul görmüş yanlışlıkların gölgesinde kalmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigorta konusundaki çalışmaları ikiye ayırmak mümkündür. Bunlardan birincisi birincil kaynaklara dayalı olan çalışmalar, diğeri ise ikincil kaynaklara dayalı olan çalışmalardır.

[8] Incisive Media, **"Post Magazine - From Birth To Brand**" (Çevrimiçi) http://www.incisivemedia.com/static/post-magazine-history 23 Eylül 2013

Birincil kaynaklara dayalı olan çalışmaların en önemlilerinden biri; bir yüksek lisans tezi olan ve daha sonra kitap haline getirilen Fatih Kâhya'nın Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık çalışmasıdır. Bu çalışma derli toplu şekilde ve tamamen Osmanlı Arşivi'ne dayalı olarak yapılan ilk çalışma özelliğini hala korumaktadır. Kâhya'nın çalışması Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın 1870 Büyük Pera Yangını değil daha öncelere dayandığını, Osmanlı Devleti'nin sigortacılığa bakış açısını göstermekte ve halk ile sigortacılar arasındaki ilişki dâhil olmak üzere aydınlatıcı ve somut örneklere dayalıdır. Kâhya'nın da belirttiği gibi kendi çalışması; yurtdışında sigorta şirketlerinin arşiv taramaları ile desteklenmesi durumunda Osmanlı'da sigortacılığın gelişimini izlememiz netleştirecektir.[9]

Çalışmada, sigortacılığın başlangıcı konusunda modernizm, yaşam tarzı ve kapitalist üretim tarzı gibi birçok farklı etkenin Osmanlı sigortacılık piyasasını nasıl etkilediğini ve piyasayı sigorta açısından nasıl hazır hale getirdiği konusunda bilgilerin bulunmaması çalışmanın etkisini bizce sınırlandırmaktadır. Bir diğer nokta ise uluslararası sigortacılık ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sigortacılık arasındaki bağın ortaya konmadığı görülmekte ve sigorta şirketlerinin mali yapıları hakkında bilgiler doyurucu bir şekilde verilmemektedir. Çalışmaya genel olarak bakıldığında ise yukarıda da belirtildiği gibi konu hakkında araştırma yapacak kişiler için aydınlatıcı ve özgün bir eser olduğu aşikârdır.

Bir diğer çalışma ise Murat Baskıcı'nındır. Baskıcı'nın 2002 yılında Ankara Üniversitesi S.B.F. Dergisinde yayınlanan Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860–1918 makalesi İngiliz Konsolosluk raporlarına dayanmaktadır.[10] Bu çalışma konsolosluk raporlarına dayanılarak Osmanlı Sigorta piyasasının nasıl bir başlangıç yaptığı ve gelişimi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Yine bu çalışma konsolosluk raporlarına dayanan yegâne çalışma özelliğine sahiptir. İçinde özellikle İngiliz sigorta şirketlerinin şikâyet ve durumunu anlatan önemli bilgiler mevcuttur.

Aşağıda belirtilecek olan çalışmalar ise ana konusu Osmanlı'da Sigorta olmasa bile birincil kaynaklara dayalı olan ve kitap veya makalelerin belirli

[9] Fatih Kahya, **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık**, İstanbul, Libra Yay., 2010, s.240
[10] Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", **A.Ü.S.B.F. Dergisi**, Cilt 57 Sayı 4, Ekim-Aralık 2002, s.1-33

kısımlarında konumuz ile ilgili açıklamalarda bulunan çalışmalar veya birincil kaynaklara dayanmayan derleme çalışmalardır.

Osmanlı Sigortacılık Tarihi'nde koleksiyonculuk alanında büyük emekleri olan David Kohen'in Osmanlı'da sigortacılığı görsel olarak sunduğu "Mal Canın Yongasıdır" sergisinin aynı isimle kitaplaştırılmış hali önemli bir çalışmadır.[11] Bu kitapta da yine birincil kaynaklara dayanan önemli saptamalar bulmak mümkündür.

Zafer Toprak'ın ikisi de kurum tarihi özelliği taşıyan eserleri Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta[12] ve Türkiye'nin en eski ve tek reasürans şirketi olan Milli Reasürans'ın tarihini anlattığı Ulusaldan Küresele Millî Reasürans T.A.Ş. ve Türkiye'de Reasüransın Evrimi[13] yapıtlarında Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılık hakkında değerli bilgiler bulunmaktadır.

Diğer bir çalışma da Koç Allianz sigortanın tarihini anlatan ve Osmanlı'da Sigortacılık konusunda önemli bilgiler sunan Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz adlı çalışmadır.[14]

Bir diğer çalışma ise yine içinde hem Osmanlı Arşivi'nden kaynakların hem de yabancı birincil kaynakların bulunduğu sigortacılığın günümüzdeki duayen isimlerinden Cemal Ererdi'nin çalışmasıdır.[15] Bu çalışma; kronolojik bir sıra ile önemli bilgiler barındırmaktadır.

Bunun dışında yapılan öne çıkan çalışmaları şöyle sıralamak mümkündür;

- Osman Nuri Ergin'in hazırladığı Mecelle-i Umur-ı Belediyye adlı çalışması; Osmanlı İmparatorluğu'na sigortanın girişi ile ilgili çalışmalar mevcuttur.[16]
- Bülent Nuri Esen'in hazırladığı Sigorta Bilgisi adlı eseri, Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın azınlıklar ile yabancılar arasında nakliyat anlamında 17. Yüzyılda

[11] Murat Koraltürk-Fatih Kahya, **Mal Canın Yongasıdır/David M.Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık**, İstanbul, Osmanlı Bankası Araştırma Merkezi Yay., 2009
[12] Zafer Toprak, **Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta**, İstanbul, Anadolu Sigorta Yay., 2010
[13] Zafer Toprak**, Ulusaldan Küresele Millî Reasürans T.A.Ş. ve Türkiye'de Reasüransın Evrimi**, İstanbul, Milli Reasürans Yayını, 2009
[14] Haydar Kazgan- Alkan Soyak-Murat Koraltürk, **Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz**, İstanbul, Koç Allianz Yay., 1998
[15] Cemal Ererdi, **Sigortacılığımızın Tarihi**, İstanbul, Commercial Union Yay., 1998
[16] Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediyye C.1-5**, İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yay., No. 21, 1995

uygulandığını belirtmiştir[17], bu fikri Turgut Akpınar da yayınladığı makalesinde savunmuştur.[18]

- Bir diğer çalışma ise Osmanlı'dan günümüze finans tarihini açıklayan ve içinde sigorta ile ilgili bir bölüm bulunan kolektif çalışmadır. Sigorta ile ilgili bölüm kendisinden önce yapılan çalışmaların bir tekrarı gibi görünse de özgün noktalar da vardır.[19]
- Bir diğer çalışma ise Erdoğan Sergici'nin Türklerin Tarihi ve Sigortacılık adlı çalışmasıdır. Çalışma yine tekrar bilgileri aktarmanın ötesine geçmiyor ve hatta Osmanlı'nın son 300 yılında yaşanan tüm sıkıntıların asıl nedenini Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın gelişmemesine bağlayacak kadar çeşitli fikirleri savunmaktadır.[20]

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigorta konusunda yapılan yabancı dildeki çalışmalar genel olarak sigorta şirketlerinin arşivlerine ve dönem sigorta dergilerine dayanmaktadır. Genel olarak incelendiğinde sigorta piyasasını yeterli düzeyde açıkladığını söylemek zordur.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığı doğrudan anlatan bir kitap yaptığımız araştırmalara göre ne yazık ki yoktur. Bunun yerine Dünya sigortacılığını anlatan çalışmalarda bir bölüm olarak Osmanlı Sigorta Piyasası'nın anlatıldığı çalışmalar mevcuttur. Diğer çalışmalarda ise özel olarak belirli bir ülkedeki sigortacılık tarihi anlatırken o sigorta şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetlerine de değinilmektedir.

Çalışmaları şöyle sıralayabiliriz;

- Swiss Re'nin önemli katkıları sonucunda ortaya çıkan ve dünya sigortacılık tarihini derli toplu anlatan en önemli çalışma konumuna yükselen World Insurance: The Evolution of a Global Risk Network[21] adlı kitapta Peter Borscheid ve Niels Viggo Haueter'ün editörlüğünü üstlendiği çalışma dünyanın tüm bölgelerinde sigortacılığın

[17] Bülent Nuri Esen, **Sigorta Bilgisi**, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945, s.10
[18] Turgut Akpınar, "Tarihte Sigorta ve Yurdumuzda Sigortaya Dair İlk Fetvalar" **Tarih ve Toplum**, s.75, Mart 1990, s.34-39
[19] Haydar Kazgan - Toktamış Ateş - Oğuz Tekin - Murat Koraltürk - Alkan Soyak - Nadir Eroğlu - Zeynep Kaban - Güngör Uras - Kenan Mortan - Osman S. Arolat - Alpay Kabacalı, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, İstanbul, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yay., 1999
[20] Erdoğan Sergici, **Türklerin Tarihi ve Sigortacılık**, İstanbul, Latin Yay., 2001, s.120
[21] Peter Borscheid-Niels Viggo Haueter Ed.**, World Insurance-The Evolution of a Global Risk Network**, Oxford, Oxford University Press, 2012

nasıl doğduğunu, nasıl bir seyir izlediğini geniş bir yazar kadrosu ile açıklamaya çalışmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık bölümü Peter Borscheid tarafından yazılmıştır. Bu bölümde yer alan bilgiler dönemin sigortacılık dergileri olan The Review, Post Magazine gibi dergilerin yanı sıra döneminin en büyük sigorta şirketlerinden olan ve Clive Trebilcock tarafından yazılan Phoenix Sigortanın tarihinden faydalanılarak edinilmiştir. Peter Borscheid ve Niels Viggo Haueter kitabın girişinde Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortayı tam olarak yazamadıkları için bir eksiklik olduğunu da kabul etmektedirler.[22] Kitap bilgileri kronolojik olarak vermesi ve dönemin dergilerinden yararlanması nedeniyle önemli bir kaynaktır.

- Bir diğer çalışma ise Insurance Markets of The World'dür. Swiss Re tarafından 1964 yılında hazırlanan çalışma dünyanın birçok yerindeki sigortacılığın doğuşu ve gelişimi ile ilgili bilgiler içermektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılık kısmı Adnan Suner tarafından yazılmıştır. Bu bölümde, yine var olan bilgiler tekrar edilmiş, literatüre ek bir bilgi sunulmamıştır.[23]
- Bir diğer çalışma ise Clive Trebilcock'un İngiliz Phoenix Sigortanın tarihini anlattığı kitaptır. Bu kitabın içeriğinde konumuzla ilgili olarak Phoenix Sigortanın arşivlerinden yararlanılarak oluşturulmuş bilgiler mevcuttur. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun önde gelen şehirlerindeki primler, hasarlar, acente kuruluşları ve süreç çok net bir şekilde incelenebilmektedir.[24] Bu çalışmanın diğer çalışmalara nazaran hem sayısal verilere hem de birincil kaynaklara dayanması nedeniyle özel bir konumu vardır.
- Sun Insurance'ın tarihini anlatan Dickson, çalışmasının bir bölümünde de Osmanlı İmparatorluğu Sigortacılık piyasasına ve Sun sigorta şirketinin konumuna değinmiştir. Sun Sigorta şirketinin arşiv çalışmalarından yararlanan Dickson'ın çalışması sadece kısa bir döneme yer vermiştir.[25]

---

[22] Peter Borscheid, "Introduction", **World Insurance-The Evolution of a Global Risk Network**, Ed. Peter Borscheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s.2-5

[23] Adnan Suner, "Turkey", **Insurance Markets of The World**, Ed. Swiss Reinsurance Company, Zurich, Swiss RE Pub., 1964, S. 165-166

[24] Clive Trebilcock, **Phoenix Assurance and the Development of British Insurance, Vol.2**, Cambridge, Cambridge University Press, e, 1998, s.166-168

[25] P.G.M. DICKSON, **The Sun Insurance Office- 1710-1960, The history of Two and a half Centries of British Insurance**, London, Oxford University Press, 1960

- Diğer bir çalışma da İngiliz Royal Sigorta şirketinin tarihini anlatan ve Barry Supple tarafından kaleme alınan The Royal Exchange Assurance kitabıdır.[26] Royal Sigorta şirketi Sun, Phoenix ile beraber sadece İngiltere'nin değil dünyanın önde gelen sigorta şirketlerinden biridir. Hatta birçok ülkede diğer firmalar ile bazen rekabete girmiş bazen de iş birliği yapmıştır. Supple, çok derinlemesine olmasa bile Royal Sigortanın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetlerine değinmiştir.
- Bir diğer çalışma ise yangınların modern şehirleri nasıl oluşturduğunu anlatan, editörlüğünü Greg Bankoff, Uwe Lübken ve Jordan Sand'in yaptığı Flammable Cities adlı eserdir. Bu çalışma içinde Cornel Zweierlein adlı araştırmacı İstanbul üzerine bir makale yayınlamıştır. Bu makalede Sun sigorta şirketinin 1865–1870 kayıtları temel alınarak şehirdeki modern dönüşüm anlatılmaya çalışılmıştır. Çalışma Sun sigorta şirketinin arşivine dayandığı için önemlidir fakat özellikle 1870'den sonraki dönemi incelememesi önemli bir eksiktir.[27]

Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık; Finans Tarihi alanında en az araştırılan konulardan biridir. Yapılan yerli ve yabancı araştırmaların çok azını bir kenara koyduğumuzda karşımıza çıkan tabloda; birbirinin tekrarı olan, birincil kaynaklara çok az veya hiç dayanmayan çalışmalar vardır. Bu ortam içinde bizim amacımız esas itibarıyla birincil kaynaklara dayanarak çalışmamızı temellendirmektir.

Literatüre katkı sunmaya çalışacağımız konuların başında kaynak kullanımındaki çeşitlilik gelmektedir. Şu ana kadar yapılan çalışmalar ya yabancı kaynaklara, ya Osmanlı arşivine ya da ikincil kaynaklara dayanıyordu. Çalışmamızda; Osmanlı arşivi, yabancı bir sigorta şirketinin arşivi, dönem sigorta dergileri, İngiliz Devlet Arşivi gibi birincil kaynakları ve dönemin kitapları ile ağırlıklı olarak ikincil yabancı kaynakları kullanacağız. Bu kaynakların ezici bir çoğunluğunun birincil kaynak olması ve diğer kaynaklar ile desteklenmesi sonucunda literatürde bu araştırma konusu için bir kapı açmaya çalışacağız.

Birincil kaynaklar bu çalışma için hayati bir öneme sahiptir. Zira sigortacılığın Osmanlı İmparatorluğu'nda ortaya çıktığından sigorta şirketlerinin ne zaman

[26] Barry Supple, **The Royal Exchange Assurance-A History of British Insurance 1720-1970**, Cambridge, Cambridge University Press, 1970

[27] Cornel Zweierlein, "The Burning of a Modern City? İstanbul as Perceived by the Agents of the Sun Fire Office", **Flammable Cities**, 1865-1870, Ed. Greg Bankoff-Uwe Lübken -Jordan Sand, London, The University of Wisconsin Press, 2012

faaliyete geçtiğine kadar birçok noktada kafa karışıklığı ve tekrarlar literatürü sarmış durumdadır. Bu anlamda birincil verileri kullanarak bu tarz tartışmalara karşı net ve belge ile katkı sunacağımızı umuyoruz.

Bugüne kadar yapılan çalışmalardaki ana eksikliklerden biri de Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın dışa kapalı ve tamamen kendine özgü olduğuna dair kanıdır. Hâlbuki daha sonra örnekleriyle göstereceğimiz gibi sigortacılık piyasası yabancı sigorta şirketlerinin ağırlığı söz konusu ise dışa kapalı olması da mümkün değildir. Çin, Hindistan, Güney Amerika gibi çeşitli bölgelerdeki sigortacılık ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sigortacılık arasındaki paralellikleri ve farklılıkları da karşılaştırmalı bir şekilde ortaya koymaya çalışacağız.

Bir diğer konu ise Sigortacılığın şu ana kadar yapılan araştırmalarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Modernleşme sürecindeki bir etken olmasının üzerinde durulmamış olmasıdır. . Hâlbuki sigortacılığın, özellikle yangın sigortacılığının ciddi bir dönüşüm gücü vardır. Osmanlı toplumunun dönüşüme uğratılması, bireyselleşmesi, kapitalizmin kılcallaşması, ticaretin güvence altına alınması, yapıların türünde değişimin başlaması, risk algısı ve risk yönetim süreçlerinin değişmesinde sigortacılığın önemli bir yeri olduğunu düşünüyoruz. Bu nedenle bu çalışmamızda diğer verilerden ve değişimlerden bağımsız olarak sigortacılığın açıklamasını yapmak yerine etkileşimi de anlatmaya çalışacağız.

Şu ana kadar yapılan çalışmaların çok azında sayısal veriler kullanılmıştır. Bunun en büyük nedenleri; yabancı kaynaklara dayalı birincil kaynakların kullanılmaması, veri serisi bulacak sürekliliğin bulunamaması ve verilerin farklı kaynaklardan doğrulanamamasıdır. Çalışmamızda sürekli olarak sayısal verileri kullanacağız ve böylece sigorta piyasasının nasıl bir büyüklük ve etkiye sahip olduğunu göstermeye çalışacağız.

Yerli ve yabancı çalışmaların genel olarak sektörel bir tanımlama amaçları olsa da çıkış noktaları ve bakış açıları genelde tek yönlüdür. Biz çalışmamızda hem Osmanlı İmparatorluğu arşivinden hem de yabancı arşiv ve kaynaklardan yararlanarak iki tarafın olaylara bakış açısını, benzerliklerini, farklılıklarını ve çatışma nedenlerini ortaya koymaya çalışacağız. Böylece çalışmamız; tek yönlü olmaktan çok farklı bakış açılarının aynı olay veya durum üzerinde görüşlerinin görülebileceği bir araştırma olmaya çalışacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DÜNYA'DA SİGORTACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Her toplum; bulunduğu kültürel, siyasal ve ekonomik durumlarına göre kendini risklerden koruma mekanizmaları üretmiştir. Bu mekanizmalar çeşitli değişikliklere uğramış ve Avrupa'da modernizm, kapitalizm ve sanayi devrimi ile modern şeklini almıştır.

1.1 Sigortanın Ortaya Çıkışı

Sigortacılığın ortaya çıkışı ile ilgili araştırmaların çoğu hukuk tarihçileri tarafından yapılmıştır. Bu araştırmalar doğal olarak daha çok hukuki bir gözle değerlendirilip yorumlanmıştır. Son yıllarda yapılan araştırmalarda konu daha fazla araştırılmaya başlansa da hala çok yetersizdir. Dolayısıyla konu hakkındaki bilgilerimiz ne yazık ki hala çok kısıtlıdır. Sigorta gibi güvenlik ve sürdürülebilirlik açısından hayati öneme sahip bir mekanizmanın tarihi hala araştırmacılar açısından bakir bir alan olarak köşede durmaktadır.

Bu bölümde şu ana kadar birincil kaynaklara dayanılarak yapılmış olan çalışmalardan yararlanarak genel bir yapı kurmaya çalışacağız. Dünyanın çok farklı yerlerinde bazen aynı zaman diliminde bazen de farklı zaman dilimlerinde birbirine benzer yapıların olduğunu göreceğiz.

Birçok ekonomik gelişmenin doğduğu gibi sigorta da esas itibarıyla ticaret ile birlikte yeşerip olgunlaşmıştır. Tüccarlar mallarını daha iyi fiyatlara satmak ve daha çok kar yapabilmek için uzak mesafeli yolculuklar yapmaya başlamışlardır. Bu yolculuk sırasında karşılaşabilecekleri riskler açısından da kendilerini mümkün olduğu kadar korumaya çalışmışlardır.

Literatürde yapılan araştırmaların sonucunda sigortacılığın ortaya çıktığı alan nakliyat olarak gözlemlenmiştir. Malların bir yerden başka bir yere deniz yoluyla taşınması ciddi riskleri de beraberinde getiriyordu. Bu riskler faklı toplumlarda farklı uygulamalar ile aşılmaya çalışılmıştır.

Risk yönetim sistemlerinin kurulup işletilmesi ilk olarak deniz nakliyatı alanında ortaya çıkmış olması çok da şaşırtıcı değildir. Zira bir geminin yapımı büyük maliyetlerle oluyor, geminin ve içindeki yükün de zarar göremesi durumunda

ortaya çıkacak zarar da bu nispette yüksek oluyordu. Kara yoluyla yapılan kervan tipi uzun ticari yolculuklarda ise hem silahlı karavanların varlığı hem de birçok tüccarın aynı anda yolculukta bulunması deniz yoluyla yapılan ticarete nispeten risklerin daha düşük olmasına neden oluyordu.

Risklerle başa çıkabilmenin yolu esas itibarıyla "ortaklık" yolu ile aşılmaya çalışılmıştır. Bu ortaklık riskin gerçekleşmesi halinde oluşan zarara, gerçekleşmemesi halinde ise kazanca ortaklık olarak tanımlanabilir.

Bu Bölümde aşağıdaki tabloda yer verdiğimiz toplulukların belli bir kısmını inceleyeceğiz.

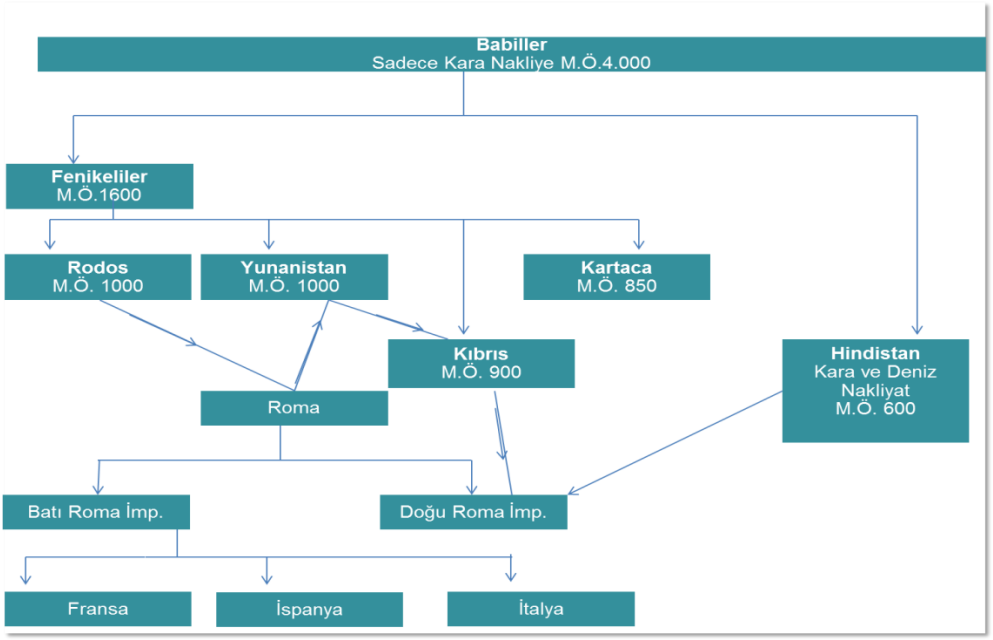
Literatürde, sigortanın başlangıcının nakliyat sigortası ile başladığını ve bunun da milattan önce 3.000 yıllarında pratik olarak başladığı savunulmuştur. 2009 yılında The Origin and Early History of Insurance adlı kitabında Trenerry bu tarihi milattan önce 4.000 yıllarına kadar götürmektedir. Trenerry Babillilerin sigorta benzeri olarak uyguladığı işlemin ilk başlarda kara nakliyatı için başladığı daha sonra bunun deniz nakliyatına doğru evrildiğini belirtiyor. Aşağıda belirtilen tablo diğer çalışmalar ile bir karşılaştırma yapıldığında anlam kazanmaya başlamıştır.[1]

Sigortacılık tarihi için yapılan çalışmalar lokal ve birbirinden nispeten kopukturlar. Trennery yaptığı çalışmada aşağıda da görüldüğü gibi sigortanın bir etkileşim ve paylaşım temelinde toplumlarda var olduğunu göstermiştir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi sigortacılığın başlangıcı ve ilk olarak yazılı bilgilerin saptandığı yer Babillerdir.

Babiller gelecek bölümde detayı belirtileceği üzere bu uygulamayı karadan kervanlara denizden de gemi ve gemi filolarına uygulamışlardır. Babillerin dışında diğer toplulukların Hindular hariç olmak üzere deniz sigortası benzeri uygulamaları söz konusudur. Babillerin oluşturdukları bu sigorta mekanizması diğer toplumları da etkilemeye başlamıştır

[1] Charles Farley Trenerry, **The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry**, New Jersey, The Law Books Exchange Ltd.,2009, s.4

Tablo 1.1 Sigortanın Gelişimi



Kaynak: Charles Farley Trenerry, **The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry**, New Jersey, The Law Books Exchange Ltd.,2009, s.4

1.1.1 Babiller

Babiller, günümüzde Irak'ta Fırat ile Dicle nehirleri arasındaki bölgede hüküm sürmüşlerdir. Bulundukları dönemde ticaret yollarının kesiştiği bir merkez konumunda yer alıyorlardı.

Babiller, üretimlerini milattan önce 4.000-3.000 yılları arasında ciddi bir şekilde geliştirdiler. Üretim malları kendi tüketim ihtiyaçlarına göre ciddi fazlalıklar vermeye başlayınca hem bu tüketim mallarına olan ihtiyaçları hem de ürettikleri ürünler için yeni pazarlar bulma arayışı onları uzak mesafeli ticarete yönlendirdi. Üretimleri için gerekli olan hammadde ihtiyacı daha çok yapı malzemeleri, yün, pamuk, deri vs. şeklindeydi. Bu hammaddeleri sağlamak üretim için olmazsa olmaz koşullardı. Babiller üretimi köleler aracılığıyla yapmakta ve ürettikleri ürünleri de kısa mesafeli olarak diğer pazarlara sürmekteydiler.[2]

Üretimlerinde köleleri kullanmaları ve kölelere herhangi bir ücretin ödenmemesi üreticilerin elinde büyük miktarlarda hem ürün stoğu hem de para

[2] Charles Farley Trenerry, **The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry**, New Jersey, The Law Books Exchange Ltd.,2009, s.4-8

birikmesine yol açmıştı. Üretim yapan kişilerin köle olması doğal olarak lokal tüketimi de kısıtlayan bir duruma neden olmuş bu nedenle üreticiler ellerinde biriken ürünleri uzak mesafeli pazarlara sürmeye karar vermişlerdir. Üreticiler bu durumda kendileri için çalışan gezici satıcılar (ilkel ticari acente ağı da demek mümkün) çalıştırmaya başladılar. Bu gezici tüccarlar, uzak mesafelere gidip üreticilerin ürünlerini yeni pazarlarda satmaya başladılar. Bu işlem; "Darmatha" adı verilen bir kontratla yapılmaya başlandı. Darmatha kontratına göre tüccar yatırımcı veya üreticiden pazara ulaşması ve satış yapabilmesi için belirli bir miktar kredi alıyordu. Bu krediye karşılık olarak kendisi, ailesi ve mülkleri rehin durumundaydı. Tüccar satışı gerçekleştirip döndüğünde karının yarısını kredi faizi olarak yatırımcıya veya üreticiye geri ödüyordu. Eğer karın yarısı kredi anaparasının %100'ünü geçerse karın yarısı yatırımcıya bırakılıyor, geçmez ise kredi anaparasının yanında minimum faiz ödeniyordu.Bu durum çok uzun yıllar devam etmiştir. Fakat bir süre sonra kervanlarda soygun, fidye vb. gibi durumlar ile karşılaşılmaya başlanmıştır. Tüccar bu durumlarda doğal olarak kredi faizini vermesi mümkün olmadığı için ciddi sıkıntılara düşmeye başlamıştır. Birçok durumda tüccar ve aileleri öldürülmüş, köle olarak satılmıştır. Bu durumdan ticaretin de çok ciddi yara aldığını gören Babiller, kervanlarda meydana gelebilecek soygun vb. durumlar için tüccarın ödemesi gerekli olan faiz ve diğer yükümlülükleri ortadan kaldırmıştır. Bu durum Kral Hammurabi Kanunlarına yansımış ve böylece dünyadaki bilinen ilk "bottomery" yani taraflardan birinin riskinin diğerine geçmesi uygulaması yazılı hale getirilmiştir.[3] Bu uygulama kanunda şu maddelerle belirtilmiştir;

- Anlaşmaların bazıları ortaklık, bazıları kredi ve kredi geri ödemesi üzerinden, bazıları da bir miktar kredi bir miktar da ortaklık şeklinde olabilir.
- Borç veren kişinin parası bir rehin işlevi değil borç alan tarafından bir kullanma biçimini taşımaktadır.
- Tüccar, yapacağı yolculukta karşılaşabileceği ani ve beklenmedik olayların yaratacağı olumsuz sonuçlardan sorumlu değildir.

[3] **A.e.**, s.4-8

- Borç verenin koyacağı faiz anaparanın biraz üzerinde olmalıdır. Bu faiz şu anda maksimum %20'dir.[4]

Yukarıdaki açıklamalarda dikkati çeken unsur Babil kralının ticarete verdiği önem ve tüccarı koruma isteğidir. Zira tüccarlar kendilerinden kaynaklanmayan bir sorunla karşılaştıkları durumlardaki sorumluluğun olmaması ilkesi çok açık bir biçimde bunu ifade etmektedir. Babillerde, üretici ve yatırımcılar bir nevi sigorta şirketi gibi davranmakta ve tüccarların karşılaşabilecekleri riskler sonucundaki zararları için üstlenici durumundadır. Bu üretici ve yatırımcılar risk ile karşılaşılmaması durumunda prim yerine geçen bir ücret almaktadırlar ki bu da yukarıda belirtilen maksimum %20'lik ücrettir. Yukarıdaki uygulamayı, modern sigortacılıktan belirgin bir şekilde ayıran şey; herhangi bir zarar sonucunda tazminat gibi bir konunun olmamasıdır.[5]

1.1.2 Fenikeliler

Fenikeliler milattan önce 1.600-1.000 arasında Akdeniz kıyılarında hüküm sürmüş bir uygarlıktır. Fenikeliler şehir devletleri şeklinde örgütlenmişti ve aynı zamanda da ticaret ve karşılıklı yardımlaşmaya dayalı federasyon tarzı bir modele sahiptiler. Bu model 3.000 yıl sonra var olan Hanseatik Lig'in benzeriydi.[6]

Fenikeliler verimli topraklar üzerinde yerleşmedikleri için daha çok gemicilik alanında kendilerini geliştirdiler ve dönemlerinin en önemli tüccar güçlerinden birisi oldular.

Fenikeliler Babiller'in uyguladığı sistemi kullanmış ve geliştirmişlerdir. Babiller gibi Fenikeliler de ticaret gemileri yola çıkmadan önce yolculuk masrafları için borçlanıyorlar (bu borçlanma genel olarak tefecilere oluyordu), gemi bir şekilde hasara uğrar, kaybolur veya kaçırılırsa borç veren kişi herhangi bir talepte bulunmuyordu. Gemi sağ salim bir şekilde yolculuğunu bitirdiğinde ise tüccarlar borç aldıkları miktarın üzerine tefeciye yüksek bir faiz ödüyorlardı.[7]

---

[4] **A.e** , s.6-7
[5] **A.e**., s.4-8
[6] **A.e.**, s.7-8
[7] Aly Khorshid, **Islamic Insurance: A Modern Approach to Islamic Banking,** London, RoutledgeCurzon Pub., 2004, s.45

Fenikeli tüccarların risk yönetimi anlamında tarihe kattıkları başka bir uygulama ise yardımlaşmanın en önemli uygulamalarındandır; Fenikeli tüccarlar gemilerinde taşıdıkları buğday vb. malların bir kısmını karada bırakıyorlardı. Her gemi bu uygulamayı yaptığı için ciddi bir mal stoğu oluyordu. Herhangi bir geminin zarara uğraması veya kaybolması gibi durumlarda bu mallar ile zarar karşılanıyordu.[8] Bu uygulama yüzyıllar boyu sürecek olan toplumsal dayanışmanın en önemli örneklerinden biridir. Ortaçağ'daki lonca sistemi, meslek örgütleri, yoksulluğa karşı oluşturulan mekanizmaların özü bu uygulamadır.

1.1.3 Hintliler

Hintliler, Bablillerin oluşturduğu ve yukarıda ayrıntılarını anlattığımız taraflardan birinin riskinin diğerine geçmesi uygulamasını milattan önce 600 yılı ve belki de daha önceleri uygulamaya başladılar. Babiller ve Hintlilerin uzun yıllardır devam eden bir ticari ilişkileri vardı. Birçok araştırmacı bu ticari ilişkilerin Hintliler tarafından Babillerin iş bilgilerini, ticari alışkanlıklarını, deniz ve kara ticareti için tüccarların aldığı kredi ve risk yönetim modellerini de ödünç aldıklarını düşünmektedirler.[9]

Deniz yoluyla ticaret yapan tüccarların bu yolculuklar için aldığı kredi faizi Babillerden daha yüksek seviyede olup %60'lara çıkabiliyordu.[10]

Hintliler sadece deniz ticaret amacıyla yapılan yolculuklarda risk yönetim uygulamalarıyla ilgilenmeyip neredeyse hayatın tüm alanında bunu uygulamaya çalıştılar. Hintlilerin uyguladığı risk yönetim sistemlerinin en belirgin özelliği Kolektif İşbirliğidir.

Hintlilerde, koruma (Hintçesi rakshane veya palana) anlamı bireyin veya mülkün tümü veya ona ait olanları koruma anlamına gelmektedir. Koruma, Hintlilerde de aileden başlıyordu. Ailenin en yaşlısının, boşanmış aile bireyinin, eğitim ve evlenme çağındaki gençlere destek olma tüm aile bireylerinin sorumluluğu altındaydı. Hintliler yüzyıllarca bu tarz bir risk yönetim biçimi ile yaşamışlardır.

---

[8] Jean François Outreville, **Theory and Practice of Insurance**, , USA, Kluver Academic Publishers, 1998 s.16-17

[9] Trenerry**, a.g.e.** , s.8-9

[10] Romesh Chunder Dutt**, A History of Civilization in Ancient India, Based on Sanscrit Literature VolumeIII**, London, Elibron Classics, 2006, s.60

Bir diğer koruma biçimi de devletin toplum bireylerini felaket, yoksulluk vb. risklere karşı koruma altına almasıdır. Bu konu hakkındaki genel örnekleri aşağıda sıralayacağız;

- Arthashastra'da bireyler krallarına vergi öderler bunun karşılığında da kral bireylerin refahı ve güvenliklerinden sorumludur.
- Kral aynı zamanda toplumdaki yaşlı, bakıma muhtaç ve çocukların bakımından sorumludur.
- Kral, toplumdaki bireyleri, hileli, yalancı esnaf ve tüccardan, katillerden, hırsızlardan ve yangın, sel, vb doğal felaketlerden korumakla yükümlüdür.
- Doğal afet nedeniyle Kralın halkı zarar görürse Kral halkının uğrayacağı zararlardan sorumludur.[11]

Yukarıda belirtilen maddelerde de görüldüğü gibi bu tarz kurallar patriarkal özellikler taşımaktadır. Nasil ki Hintlilerden de önce klan ve benzer topluluklarda grup liderinin tüm grup üyelerin sorumluluğunu üzerinde taşıyorsa Kral da halkının sorumluluğunu üzerinde taşımaktadır.

Hintliler aynı zamanda dönemlerinin önde gelen tüccarlarındandır. Gemiler ile yapılan uzak mesafeli ticarette güneydoğu Asya, Uzak Doğu ve Mısır'a önemli miktarlarda bir sirkülasyon mevcuttu.

Ticarete çok önem veren Hintliler, ticareti yönetmek için bir birim kurdular. Bu birimin başındaki kişinin ürünlerin farklı yerlerdeki fiyatları, nerede hangi ürünün satılıp satılamayacağını, ürünlerin ne zaman kara yolu ya da deniz yoluyla hangi rotayı izleyerek ulaştırılacağını bilmesi gerektiğini vurguladılar.

Hintliler bir geminin felaket durumunda taşıdığı yükleri en yüksek çabayı göstererek kurtarması gerektiğini ve kurtarılan malların bölgede yakın pazarlarda en iyi fiyatlarla satılması gerektiğini kanunlarında belirttiler. Bu örnek Müşterek Avarya uygulamasını hatırlatmaktadır.[12]

Hintliler, risk yönetimi konusunda çok ciddi ilerleme kaydetmişlerdi. Risk yönetimini aileden başlayarak Krala kadar uzanan sorumlulukları ve riskten korunma

[11] Dharmendra Kumar, "Indian Insurance: Historical Perspective", **India Insurance Report-Series-I**, Ed. H.Chaturvedi, Dharmendra Kumar, Rahul Singh, Greater Noida, Birla Institu of Management Technology, 2005,s. 17-20

[12] **A.e**.,s.17-20

yöntemlerini gösteren kanunlara sahiptiler. Hintlilerin bu uygulamaları pek çok uygarlığı derinden etkilemiştir.

1.1.4 Rodoslular

Rodoslular, Helenistik dünyasının önde gelen tüccar ve deniz konusunda uzmanlaşmış uygarlığıydı. Akdeniz ticaretinde etkin olan bu uygarlık kendi deniz kanunlarını oluşturmuş ve bu deniz kanunları 13.yy'a kadar uygulanmıştır. Öyle ki 1883 yılında İngiltere'de nakliyat sigortası ile ilgili yapılan bir duruşma sırasında (Burton v.English) hâkim, Rodos deniz kanunlarına atıf yaparak kararını vermiştir.[13]

Rodos deniz kanunlarında dikkati çeken en önemli maddelerden birisi de gemi kaptanının; hırsızlık, korsan ve fırtına gibi risklere karşı gemiden, gemi yükünden ve yolcuların güvenliğinden sorumlu olduğuna dair kanundur. Bu kanun daha sonra P&I Club sigortasının temelini oluşturacaktı.

Rodosluların risk yönetim ve sigortacılığa katkılarından biri de Avarya konusunda kapsamlı ve detaylı kanunlar oluşturmalarıdır.[14]

Bunu bir örnekle açıklamaya çalışalım; Bir Rodos ticaret gemisinin içinde 3 adet bölme olduğunu düşünelim. Her üç bölmede 100 antik para değerinde olsun (apd). Geminin de 100 apd olduğunu düşünelim, bu durumda gemi ile birlikte toplam 400 apd tutarında bir varlık söz konusu. Bu gemi yolculuğu sırasında geminin dalgalı bir denizde seyrettiğini ve batma riskinin olduğunu var sayalım. Bu durumda gemi kaptanı tüm yüklerin ve gemiyi riske atmamak için 2 bölmesindeki riski denize atarak limana ulaştığını varsayalım.

Bu durumda gemi kaptanı yolculuğu gemi batmadan tamamlamak için 200 apd değerindeki yükünü denize bırakmak zorunda kalmış ve sadece 100 apd değerindeki yük elinde kalmıştır. Bu durumda Rodoslular zararı, zarar görmeyen tarafların yarı yarıya katkısı ile aşıyorlardı. Bu durum günümüzde hala geçerli (çok daha karışık olmakla birlikte) bir uygulama olan Müşterek Avarya'dır.[15]

---

[13] Adda B. Bozeman, **Politics and Culture in International History**, New Jersey, Transaction Publishers, 2010, s.111:
[14] Walter Ashburner, **The Rhodian Sea Law**, New Jersey, The Law Book Exchange, 2001, s.ccli
[15] Swiss Re , **a.g.e.**, s.8

Konu aşağıdaki gibidir;

Tablo 1.2 Rodos Gemi Sözleşmesi

Varlıklar	Değerler apd	%	Feda Edilen Miktar	%	Katkı Yapılan Miktar	Katkı Alınan Miktar	Hasar %
Gemi	100	25	-	0	50	-	50
Bölme 1	100	25	-	0	50	-	50
Bölme 2	100	25	100	100	-	50	50
Bölme 3	100	25	100	100	-	50	50
Toplam	400	100	200	200	100	100	50

Kaynak: Swiss Re, **Marine Insurance**, Zurich, Swiss Reinsurance Company Ltd Puplish, 2003, s.6-8, s.9

Tablodan da görüldüğü gibi hasar, hasar yapmayan diğer iki tarafın katkıları ile 200 apd'den 50 apd'ye düşmüştür.

1.1.5 Romalılar

Romalıların risk yönetim biçimleri tarihe katkıları nedeniyle iki yönlüdür; bunlardan birincisi deniz nakliyat, ikincisi de hayat sigortalarıdır.

Deniz nakliyat konusunda Romalılar birçok risk yönetim biçimini Rodoslulardan almışlardır. Fakat Rodoslulardan farklı olarak bu risk yönetim biçimlerini ticaret, üretim gibi amaçlara hizmet etmesi değil daha çok fetih, yağma ve yayılma aracına hizmet eder bir şekilde kullanmışlardır.

Tarımsal üretim kendine yeten küçük birlikler halinde örgütlenmiş ve askerlikten sonraki en önemli uğraş olarak tanımlanmıştır. Ticaret ise sadece halkın gözünde kötü bir uğraş olması yanında aynı zamanda kanunlar yoluyla birçok kısıtlamalara maruz kalmıştır.

İlk başlarda İmparatorluk sınırları içerisinde ticaret sınırlı ve lokal kalmış, daha çok mal değiş tokuşuna dayanan bir ilke benimsenip para kullanımı sınırlı kalmıştır. İmparatorlukta zaman içerisinde büyük şehirler kurulmaya başlanmış ve nüfus artmaya başlamıştır. Nüfusun artması, taleplerin de artmasını beraberinde getirmiştir. Bu talebin yanı sıra Roma fetihlerle birlikte zenginleşmeye başlamış, ticaret, lüks ürünlere olan talep artmaya başlamıştır.

Ticarette meydana gelen bu değişimler beraberinde kanunlardaki değişimi getirmiştir. Dikkati çeken nokta ticarette gözle görülür artış olmasına rağmen

İmparatorluk içinde kalması ve hala eski üretim, değişim biçimleri de kendini korumuş olmasıdır.[16]

Romalıların risk yönetim biçimlerini bir kombinasyon olarak görebiliriz. Deniz ticaretindeki risk yönetimlerinde ilk başlarda Rodoslulardan etkilenmişler, ticaretin büyük kısmını oluşturan kara yoluyla yapılan ticarette de Babillerden etkilendiklerini söylemek mümkündür. Ticaretin daha da gelişmesi ile birlikte hem kara hem deniz yolunda karşılaştıkları risklere karşı oluşturdukları risk yönetim biçimleri ise Hinduların uygulamalarını hatırlatmaktadır.

Romalıların uyguladığı deniz kredi sistemi ile Rodosluların uyguladığı sistem arasındaki farklılıkları aşağıdaki şekilde tanımlayabiliriz;

- Borç verenin hasar anında sorumluluğuna limit getirilmiştir.
- Borç alanın, borca karşılık olarak rehin ettiği varlıklar, hasarın (borç alınmasına neden olan malların) meydana gelmesi durumundan bağımsızlaştırılmıştır. Böylece tüccarın iflas etmesi durumları ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. [17]
- Denizde fırtınanın gerçekleşmesi ve geminin batması durumunda hasar bedeli devlet tarafından tazmin edilir.

Deniz ödüncü de denen bu kredi sistemi Roma'da uzun süre devam etti fakat uluslararası ticaretin giderek azalmasıyla birlikte bu sözleşmelerin yaygınlığı azalmıştır.[18]

Romalılar hayat sigortasına benzer risk yönetim sistemleri de oluşturmuşlardır. Romalılar şu anda Hayat Sigortalarının temelini oluşturan mortalite tablolarına benzer tablolar ile risk yönetim sistemlerini etkin şekilde uygulamaya çalışmışlardır.

Romalıların hayat dışındaki riskler için sigorta yaptırmaları hayatlarını sigorta ettirme istekleri olduğunu göstermektedir.

Romalılar 2-3.yy'da matematikteki öncülüklerinden dolayı 16.yy Avrupalılarından hayat sigortası hesaplamalarını daha iyi yapabilecek düzeydeydiler.

---

[16] James Reddie, **An Historical View of The Law of Maritime Commerce**, London, William Blackwood and Sons, 1841, s.78-80

[17] Trenerry**, a.g.e.** , s.12-13

[18] Alfred Manas, "Outlines of a General Economic History of Insurance", **The Journal of Business of the University of Chicago**, vol.15, No.1. (Jan., 1942), s.33

Fransa'da hayat sigortası yasakken İngiltere'de değildi. Romalılar olasılık teorisine hakim olmadıklarından hayat sigortasını pratiğe dökmemiş olabilirler.

Hayat sigortası benzeri bu risk yönetim biçimi 3 gruba ayrılabilir: Siviller, gaziler, askerler.

1.Sivil toplumlar:

Eskiden belli bir gruba dahil olmayan insanların cenazeleri törenle yapılmazdı. Romalılarda dini duygular köreldikçe herkesin düzgün gömülmesi gerekliliği ortaya çıktı(bunun iyi bir şey olduğunu düşündüklerinden). Düzgün gömme ritüelini birçok sebepten yapıyorlardı. Bu defin toplulukları (burial clubs) içinde karşılıklı sigortanın izleri vardır. Bu topluluklarda üyelikler her seviyeden olabiliyordu fakat yine de sınıfların benzer olmasına dikkat ediliyordu. Tek şart, bir kişinin 2 veya daha fazla gruba üye olmaması gereğiydi. Giriş ücreti, aidat, başkanla görüşme, kurallara itaat dışında başka bir nitelik aranmıyordu. Yunan topluluklarına girişte olduğu gibi herhangi bir sınav da yapılmıyordu. Yaş sınırına dair bilgi yok fakat topluluklardan biri 30 yaş altı topluluğuydu. Aidat ödememe, kuralları çiğneme, kavga etme atılma sebebiydi. İntihar edenler "funeraticium"(Funeraticium, cenaze masrafları demekti ve bağlı oldukları topluluk tarafından karşılanıyordu. İntihar veya atılma durumunda karşılanmıyordu)dan veya halk parasıyla gömülmekten yoksun bırakılıyorlardı. Yönetim üyelerden seçiliyordu ve devlet-government- deniyordu. MS 2. Yy da topluluklar ancak halka fayda sağlayacaksa kurulmalarına izin veriliyordu.[19]

2.Gaziler

Gazilerden oluşsa da yapıları itibarıyla sivil toplumlardı. Toplum giriş şartları neredeyse sivil toplum ile aynı fakat burada tek şart gazi erkek olması gerekliliğiydi. Sivil toplumlardaki giriş ücretleri ve aidatları ile gazilerinki muhtemelen aynı değildi. Çünkü sivil toplumlarda yukarıdaki 30 yaş örneği gibi bazı yaş kısıtlamaları olabiliyordu ancak gazilerde zaten 46 yaş ve üzeri olması gerektiğinden bu ücretlerin aynı olması halinde zarar (cenaze masrafları) daha çok olabilirdi.[20]

[19] Trenerry**, a.g.e.** , s.14-19
[20] **A.e.**, s.14-19

3.Asker toplumlar

Bunlar sivil toplumlardan farklılardı. Öncelikle dini temelleri yoktu. Faydaları:

-İşten çıkarılma durumunda maddi yardım

-Bayrağa hizmet sırasında ölen her üyeye belli miktar para ödenmesi

-Kovulanlara az miktar para ödenmesi

-Gazi olarak işten ayrılma durumunda belli miktar ödeme (nomine annularium)

Bazı yazarlar bu son maddenin funeraticium ile aynı olduğunu iddia ederler.[21]

Bu toplulukların dışındaki benzer hayat sigorta örneklerinden birisi de birikimli hayat sigortasına çok benzeyen bir uygulamaydı.

Roma Hukuku belgelerinde Romalıların ve atalarının basit gelir tabloları hazırlama konusunda gerekli beceri ve istatistiksel materyale sahip oldukları görülür. Romalı hukuk danışmanlarının kayıtlı kararlarıyla da gelir sigortası alım ve satımının yaygın olduğu kanıtlanmıştır. Mommsen'e göre MS. 2-3.yy da yaşayan Romalılar 16. yy Avrupalılarına göre hesaplamada daha iyi, ticarette daha etkiliydiler. Romalıların aritmetik, algebra, faiz ve indirim bilgileri vardı. Metal paraları, hesap defteri tutma sistemleri, banka işlemler ve pratiğe dökülmüş taksitli alım satımları vardı. Lex Falcidia (M.Ö. 40) hükümlerine göre bir malın varisi veya varisleri, varis sahibinin bıraktığı tüm malın en az ¼'ünü alırlardı. Genelde varisçi ölmeden önce değil de daha iyiyken vasiyetini yazardı. Belirli gruplar bir araya gelerek lonca benzeri kurumları oluşturdular ve bu kurum üyelerinin herhangi bir sebeple ölmesi, işten yoksun kalması vb. durumlarında aile bireylerine belirli bir miktar para veriliyordu.[22] Gelirlerden yararlanma gibi bir olasılık halinde bu durumu karşılamak amacıyla bir tablo yapıldı. Emilius Macer bu tabloyu kaydeden ilk kişiydi fakat Responsa'larından birinde bundan bahsetmek için yetkili olana dek bu rakamların kullanıldığı görülmüştür. Aynı zamanda Macer başka ve muhtemelen daha doğru olan bir tabloyu kullanmak için izin aldı, bu kitap da Pretorian Prefect Ulpians'a (M.S.225 civarı) atfedildi. Macerin tablosu, 30 yaşına kadar 30 yıl daha yaşam ihtimali veriyordu. 30-60 yaşları arası yaşayacağı yıl sayısı azalarak ilerliyor.

[21] **A.e.**, s.14-19

[22] Manas, **a.g.m**, s.33

Ulpians tablosu yıllık gelir rakamlarını daha kesin göstermeye çalışma çabasının belirgin bir örneğidir.

Tablo 1.3 Ulpian Tablosu

Ulpian Tablosu

Yaş Aralıkları	Yıllar	Yaş Aralıkları	Yıllar
Doğumdan :20	30	44'den 45'e	15
20 den 25'e	27	45'den 46'ya	14
25 den 30'a	25	46'dan 47'ye	13
30'dan 35'e	22	47'den 48'e	12
35'den 40'a	20	48'den 49'a	11
40'dan 41'e	19	49'dan50'ye	10
41'den 42'ye	18	50'den 55'e	9
42'den 43'e	17	55'den 60'a	7
43'den 44'e	16	60 üstü	5

Kaynak: Edwin V. Koff, "The Early History of The Annuity", **Casualty Actuarial Society Papers**, Vol. XIII, No.28, 1941, s.230-233

1.2 Sigortanın Gelişimi

1.2.1 19.yy'a Kadar Sigorta

Önceki bölümde çeşitli toplulukların sigorta benzeri risk yönetim sistemlerini anlatmaya çalıştık. Bu bölümde prim esaslı sigorta uygulamalarının nasıl ortaya çıktığını ve 19.yy'a kadar nasıl bir gelişme kaydettiğini izleyeceğiz.

Prim esaslı sigortanın ortaya çıktığı koşulları ve gelişim şeklini ortaya koymak kolay değildir. Birçok araştırmacı bu konuda çalışma yapmış ve genel kabul görmüş kanının prim esaslı sigortanın İtalya'da ortaya çıktığını belirtmişlerdir.

Bu yaklaşımın biraz da Batı toplumunun kendini tanımlaması ve teorik alt yapı oluşturma çabası taşıdığını düşünüyoruz. Zira bu dönemde dünya ekonomisi içinde bulunan toplumlar arasında bir etkileşim söz konusudur. Bu etkileşim sadece ticaret boyutunda değil siyasal ve kültürel de bir etkileşimdir.

Prim esaslı sigortanın atası sayılabilecek uygulamalar Müslüman ve Yahudi tüccarlar tarafından çok daha eski zamanlarda uygulanmıştır. Öyle ki bu uygulamalar zamanla İtalyan tüccarları da etkilemiştir.

İlk olarak çalışmamızda bu dönemde tüccarlar tarafından oluşturulmuş iş ortaklıklarının niteliklerini anlamaya çalışacağız. Bu iş ortaklıkları prim esaslı sigorta uygulamalarının temelini oluşturması bakımından çok önemli bir yere sahiptir.

1.2.1.1 Erken Ortaçağda Medeniyetler Arasında Ticaret

Başlığın özellikle medeniyet olmasının önemli bir anlamı var. Bunun nedeni ise aslında İslam ve Batı Medeniyetinin bu dönem boyunca önemli ilişkilerinin mevcut olması ve bu ilişkileri sadece savaşlar şeklinde anlatmanın doğru olmadığı kanısında olmamız. Braudel'in dediği gibi Medeniyetler her zaman savaşmaz.[23] Bu medeniyetler karşılıklı ilişkiye girerek pratik hayattan başlayarak en üst noktaya kadar birbirini etkiler, değiştirir ve geliştirir. Bu manada konumuzla da ilişkili olarak açıklığa kavuşturmamız gereken bir soru da neden prim esaslı özel sigortacılığın Batı'da geliştiğidir.

Bu sorunun cevabının bir kısmı da erken dönem ortaçağda yatmaktadır. Zira İslam toplumu da bu dönem de Batı toplumunun uyguladığı birçok risk yönetim sistemini uygulamıştır. Bu uygulamada zamanla farklılıklar oluşarak sigortacılık Batı'da ortaya çıkmıştır.

Erken ortaçağda Roma İmparatorluğu'nun yıkılması ile birlikte uzun mesafeli ticaret giderek azaldı.

İspanya'da 735 yılında kurulan Müslüman Endülüs İmparatorluğu 15.yy'ın erken dönemlerine kadar devam etti. Bu uygarlık sanattan bilime, büyük şehirlerin kurulmasından ticarete kadar neredeyse hayatın her alanında Avrupa'da büyük bir değişimin habercisiydi. Haçlı seferleri ile başlayan Batı ile Müslüman toplumu arasındaki ilişki yoğunlaşmaya başladı. Bu yoğunlaşma beraberinde daha fazla ticareti getirdi. Bu ticaret öz itibarıyla uzun mesafeli bir nitelik taşıyor ve Batı'da İtalyan şehir devletlerinin (Venedik, Ceneviz vb.) ağırlıkları hissediliyordu. Müslüman doğu ile yapılan bu ticaret sayesinde İtalyan şehir devletleri o dönem Avrupa'nın en zengin devletleri haline geldiler.[24]

---

[23] Fernard Braudel, **Maddi Medeniyet ve Kapitalizm**, İstanbul, Ağaç Yay.,1991,s.149

[24] Jihoon Ko, "Economic Impact The Islamic World Had on Christian Europe (11th-14th century)" (Çevrimiçi) http//www.zum.de/whkmla/sp/0607/jihoon/jihoon.htm , 14 Şubat 2013

Doğu'nun Batı üzerindeki ezici ekonomik üstünlüğünü anlamak için büyük şehirlerdeki nüfusun niceliği bizim için önemli bir göstergedir. Zira bu dönemde, şehirler ne kadar büyük olursa ticari faaliyetlerde o derece gelişmiş oluyordu.

1.000 yılında Endülüs egemenliği altındaki Kordoba'da 450.000 kişi yaşarken, İstanbul'da 300.000, Kahire'de 250.000, Bağdat ve Samara'da ise 1'er milyona yakın bir nüfus vardı. Bunun karşılığında Avrupa'nın en büyük şehirleri olan Paris ve Venedik'te nüfus 30.000 ile 50.000 arasında değişiyordu.[25]

Müslümanların gerçekleştirdiği fetihlerin etkileri iktisat tarihçileri arasında ciddi tartışmalara yol açmıştır. Başını Pirenne'in çektiği bir grup Müslüman fetihlerinin Doğu ile Batı arasındaki ticari ilişkilere ciddi bir darbe vurduğunu ve ticaret yolları üzerindeki bu fetihlerin ticari yolları birbirinden ayırdığını savunmuşlardır.[26] Bu görüş uzun yıllar boyunca kabul görmüş ve bu dönemi anlatan çalışmalarda bu görüş referans alınmıştır.

Fakat daha sonra Braudel'in de öncülüğünü yaptığı son çalışmalarla birlikte aslında Müslüman fetihlerinin Batı ile Doğu arasında ciddi bir etkileşim ve uluslararası ticaretin gelişmesi açısından çok önemli bir adım olduğu fikri öne çıkmıştır.[27]

Arapların üretim yapmak için hammaddeye özellikle de keresteye ihtiyacı vardı. Kereste, Arapların bulunduğu coğrafyada çok nadir bulunan bir maddeydi, Akdeniz'in kuzey sahillerinde ise boldu. Bu durum ticareti ciddi şekilde tetikledi.

Aynı zamanda Müslüman fetihleri ile birlikte Bizans İmparatorluğu'nun kaynaklara ulaşma yolunu kapatmış bu nedenle Bizans'ın verimli Po ovasına gözünü dikmesine yol açmıştır.

812 yılında Bizans ile Kutsal Roma Alman İmparatorluğu arasında bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşma ile birlikte Venedikli tüccarlar Alman İmparatorluğu korumasında olacaktı. 840 yılında bu anlaşmaya istinaden Venedikli tüccarların imtiyazları Alman İmparatorluğu'nun merkez ve kuzey bölgelerinde de geçerli kılındı. Bu imtiyazlar ile Venedikli tüccarlar vergilerden muaf hale getirilmiştir.

---

[25] Quentin Van Doosselaere, **Commercial Agreements and Social Dynamics in Medieval Genoa**, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, s.50

[26] Henri Pirenne, **Mahomet et Charlemagne: Byzance, Islam et Occident dans le haut Moyen Age**, Milan, Jaca Book Publishing, 1987

[27] Fernard Braudel, **A History of Civilization,** London, Penguin Books, 1993, s.41-113

Venedikli tüccarlar bu dönemde esasen Avrupa ile Bizans İmparatorluğu arasında bir köprü vazifesi görmüş ve böylece her iki gücün de denetimden kurtulma imkânı sağlamıştır.[28]

Denetimden uzak yapısıyla Venedikli tüccarlar Müslümanlar ile hep ilişki halinde olmuşlardır. Akdeniz havzası içindeki bu ticari yoğunlaşma Batı'nın gelişmesini ve sermaye birikimi yaratmasının da nedenlerinden biriydi.

Müslümanlar Batı'dan daha çok kereste, kürk, köle ve silah vb. maddeleri ithal ediyordu.[29] Bu ticareti Venedikliler, Yahudiler ve Müslümanlar kurdukları ticaret ağları ile yürütüyorlardı. Bu ticaret ağları; ticaretin daha da karmaşıklaşmasına neden olmuş ve birçok yeni ekonomik buluşun da kaynağı olmuştur.

1.2.1.2 Ticaret Ağları

Erken ortaçağda yapılan uzun mesafeli ticaret, ekonomik anlamda eşit olmayan topluluklar arasında yapıldı. Bu tarihlerde Avrupa'da yapılan ticaret daha çok primatif özellikler taşırken İslam dünyasında yapılan uzak mesafeli ticaret çok daha gelişmiş ve karmaşık bir yapıya sahiptir.

Ortaçağda ticari genişleme öncesi Avrupa'daki egemen kurum feodalite sistemiydi. Bu sistem içerisinde ekonomi İslam dünyasına göre az gelişmiş ve ticari ekonomik sistem gelişkin değildi. Ekonomik ilişkiler kendine yeterli küçük gruplar şeklinde örgütlenmişti. Artı değer ortaya çıktığında bu değer pazarda mal değişimi şeklinde değişim ekonomisi ile eriyordu. Değişimde para kullanılması sınırlıydı ve genelde lokaldi.

Artı değerin ortaya çıkması bu dönem ekonomisi içerisinde yer alan en önemli iki kurum olan Feodal beylerin ve Kilise'nin ilgi alanı içerisine giriyordu. Kilise o kadar ileriye gitmişti ki ortaya çıkan artı değeri kendi üyeleri aracılığıyla pazarda satarak kendilerine gelir elde ediyorlardı.

Bu dönemde uzun mesafeli ticareti özellikle iki grup yapıyordu; bunlardan birincisi kuzey Avrupa'da faaliyet gösteren Felemenklerin bir kolu olan Frizyanlar (Frisian) diğeri de Yahudilerdir. Frizyanlar kendi gemileriyle İskandinavya, kuzey Almanya ve İngiltere arasında kereste, cam, un, köle, deri vb. ürünlerinin ticaretini

[28] Cinzio Violante, **La Societa Milanese Nell'eta Precomunale**. Roma, Bari, 1974,s.6-10
[29] Maurice Lombard**, Espaces Et Re´Seaux Du Haut Moyen Age**.,Paris, Mouton, 1972,s.40

yapıyorlardı. Son araştırmalar göstermiştir ki bu tüccarlar bağımsız birer girişimci ve aynı zamanda profesyonel ağlara sahip tüccarlardı. Bu ağlar, bazı ortak yardım şekilleri oluşturdular. Bazen mallarının parekande dağıtımı için güç birliği oluşturdular. Fakat buna rağmen görev standartlaşması veya görev farklılaştırmasına dair bu ağların herhangi bir yol geliştirdiğini gösteren bir kanıt yoktur.[30] Bu yapılar nispeten durağan yapılardır.

Diğer taraftan Yahudilerin kurduğu yapılarda sabit ve yolculuk yapan tüccarlar diye bir ayrım söz konusudur. Sabit tüccarlar Avrupa'nın önde gelen şehirlerinde yer alıp gezici tüccarların getirdikleri malların ticaretini yapıyorlardı. Yahudi ticaret ağlarının Frizyanlardan en büyük farkı, ticaret yaptıkları alanın sadece Avrupa ile sınırlı olmamasıydı.

1.2.1.3 İş Ortaklıkları ve Sigortanın Doğuşu

İş ortaklıları erken ortaçağın uzak mesafeli ticaretinde vazgeçilmez bir unsurdur. İlk başlarda gezici tüccarlık vardı yani tüccarın gemideki yük ile beraber seyehat ederek vardıkları limana yakın pazarlarda mallarını satardı. Zamanla bu sistem yerini tüccarın malların varacağı limanda kendi temsilcisi veya iş ortaklığı yaptığı kişi ile bu mal satımını yaptırması hakim ilişki biçimi oldu.

Bu ilişkiler zamanla daha karmaşık hale gelmiştir. Özellikle Akdeniz havzası içinde gelişmeye başlayan bu karmaşık ilişkiler esasen konumuzla da ilgili olarak sigortanın ortaya çıkmasına zemin hazırladı.

Erken Ortaçağ'da olan iş ortaklıklarını aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz;

- Deniz Ödüncü/Kredisi (Sea Loan): Deniz ödüncü önceki bölümde de açıkladığımız gibi milattan önce 3.000 yılları sırasında Babiller tarafından uygulanmış bir sistemdir. Bu sistemde deniz ödüncünü önceden anlaşılan bir faiz karşılığında verilen kredi olarak basitçe tanımlayabiliriz.
- Commenda: Genellikle iki taraf arasında olan bu iş ortaklığı biçiminde bir taraf sermaye, diğer taraf da yolculuğu gerçekleştiren ve malı pazarda satan tüccardan oluşur. Commenda ortaklığı çerçevesinde iki taraf hem karı hem de zararı eşit bir biçimde paylaşmaktadır.

[30] Doosselaere, **a.g.e**, s.50-52

- Partnership: Bu tarz iş ortaklıklarında iki veya daha fazla taraf vardır. Tarafların aynı oranda sermaye yatırımı yapmalarına gerek yoktur. Yapılan ticaret sonucunda tarafların tümü hisselerine düşen miktar kadar pay alır veya sorumlu olurlar. Bu ortaklık yapısında ortaklardan bir kişi veya ortaklıkla ilgisi olmayan diğer bir kişi işi yürütür.
- Dostluk Ortaklığı (Friendship Relationship): Bu tarz ortaklıklarda iki tüccar vardır. İki tüccar farklı ticaret merkezlerinde ikamet ederler ve birinin malı diğer tüccar tarafından limandan alınıp pazarda satılır. Bu durum diğer tüccar için de bu şekildedir. Önceden anlaşılan bir tutar kadar paylaşım gerçekleşir.
- Temsilci İlişkisi (Factor Relations): Bu tarz ortaklıkta tüccarın temsilcisi, tüccarı mahkemelerde, resmi ve gayrı resmi işleri için çalışma yapan bir konumdaydı. Temsilci genel olarak tüccardan daha zengin ve ticaret merkezlerinde yerleşik bir pozisyona sahipti. Temsilci sadece bir tüccarın temsilcisi olabileceği gibi aynı zamanda ve anda birçok tüccarın da temsilciliğini yürütebiliyordu.[31]

Yukarıda bahsedilen tüm iş ortaklıklarında bir risk paylaşımı söz konusudur. Bu risk paylaşımı borç alan ve veren arasında olabildiği gibi sadece borç verenin üzerinde riskin olması şeklinde de olabiliyordu. Fakat burada tam olarak bir sigortadan bahsetmek mümkün değil, risk transferi ilerleyen kısımlarda da görüleceği gibi kambiyo senetlerinin yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamasının gelişmesi ile ortaya çıkacaktı.

Bu ortaklık biçimlerinde borç veren taraf, borç alan taraftan daha varlıklı oluyordu. Bu borç veren taraf zamanla banker, sigortacı vb. rollerine bürünmüştür. Bazen tek başına bazen de gruplar halinde riskleri kabul etmeye başlayan bu varlıklı kesim zamanla kurumsallaşarak sigorta şirketlerini kurmuşlardır. Bazıları ise ilerleyen kısımlarda göreceğimiz gibi sigortacı olmak yerine tek tek risk kabul eden sigorta şirketleri gibi hareket edip Lloyd's gibi kurumsal çatı altında örgütlenmişlerdir.

Avner Greif'in Faslı Yahudi tüccarları anlattığı makalesinde Yahudi ve Müslüman tüccarların rakipleri olan İtalyan tüccarlara göre daha homojen ve cemaatçi bir yapılarının olduğunu savunmuştur. Greif, Faslı Yahudilerin ve

[31] Avner Greif, Reputation and Coalitions in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders, **The Journal of Economic History,** Vol.49, No.4, 1989, s.871-873

Müslümanların daha çok aile şirketleri şeklinde örgütlendiklerini belirterek iş ortaklıkların da ağırlıklı olarak Commenda dışındaki biçimlerde oluştuğunu belirtmiştir. Commenda tipi iş ortaklıklarının İtalyanlarda çok daha yaygın ve etkin bir etkiye sahip olduğunu savunan Greif, bu nedenle İtalya'daki ticaretin daha profesyonelce geliştiğini belirtmiştir.[32]

İş ortaklıkları tarihi en eski ortaklık tipi olan deniz ödüncü ile başlamıştır. Zamanla Commenda ve diğer ortaklıklar da kullanılmaya başlanmış ve deniz ödüncü artık ikinci planda kalmıştır. Fakat ilginç olan konu şu ki; deniz ödüncü uygulamasının 19.yy'ın ortalarında Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisindeki Rumlar tarafından uygulanmasıdır. Bu konu hakkındaki detayları ilerleyen bölümlerde göreceğiz.

Bilinen ilk sigorta uygulamasının İtalyan tüccarlar tarafından Ortaçağ'da gerçekleştirdiği kanısı birçok araştırmacı tarafından kabul görmüştür. Bu yazarlar aynı zamanda kombiyo senedi, ticari bankacılık, iki yönlü defter tutma ve diğer birçok ekonomik buluşun da İtalyanlar tarafından bulunduğunu belirtmişlerdir.[33] Hiç kuşkusuz ki özel sigortacılık ticaret devriminin bir ürünüdür.

Burada dikkati çeken konu şu ki, ekonomik gelişme ve ticaret devriminin ana kaynağının Batılı kaynaklarda sürekli olarak İtalyanlara atfedilmesidir. Bu atfetme esasen tarihi gerçekliklere pek de uymamaktadır. Zira Avrupa medeniyetinin kendini tanımlaması Yunan, Roma ve İtalyanlardan olması birçok eksikliği ve ön yargıyı da beraberinde getirmektedir. Konumuzun başından beri medeniyetler arasındaki ilişkileri anlatmaya çalıştık. Bu ilişkide en başından beri İslam ve Doğu medeniyetinin Batı medeniyetinin ekonomik seviyesine göre çok daha ilerde olduğu açıktır.

İtalyanlar, kambiyo senedi, commenda ve diğer iş ortaklıklarını ilişki içinde bulundukları İslam medeniyetine borçlu olmalılar. Zira bu tip ortaklık ve ticari ilişkiler İtalyanlardan çok daha önce İslam Medeniyetinde zaten uygulanmakta idi.

Bu konudaki en önemli yorum ve çalışmaları yapmış olan Braudel, çok erken tarihlerden beri İslam dünyasının liman ve pazarlarına seyahat etmekte olan İtalyan

---

[32] **A.e**., s.871-873

[33] Raymond de Roover ," The Commercial Revelution of Thirteenth Century",**Bulletin of the Business Historical Society**, XVI, No.2, 1942, s.34-38

tacirlerinin, bir miktar parayı sadece bir kâğıt parçasıyla uzak yerlere transfer etmenin bu uygun yöntemine nasıl dikkat etmemiş olabileceklerine sorarak aslında kambiyo senedinin *süftece* uygulaması ile ortaya çıktığını savunmaktadır. Aynı zamanda Braudel commendanın da İslam medeniyetinde çok eskiden beri uygulanan *mudaraba'*nın bir benzeri olduğunu savunmuştur. Braudel aynı zamanda Batı'nın bazı ekonomik kelimelerin temelinde Arapçanın yattığını belirterek örnekler vermiştir; örneğin, Arapça bir kelime olan *douane'*in (anlamı gümrük vergisi), İtalyanca karşılığı *doana*'dır. Arapçası *fonduk, magasin, mohatra* (önceden satış, hemen tekrar satış tarafından izlenen ve ribayla ilgili on dördüncü yüzyıl Latin metinlerinin *contractus mohatraee* dedikleri *forward selling*).[34]

Erken Ortaçağ'da etkin olan Müslüman tüccarları hem karmaşık ticari uygulamaları hem de iş ağları ile önemli bir yer işgal etmekteydiler. Belki de sigorta uygulaması ilk defa Müslüman tüccarlar tarafından uygulandı. Bunu bilmiyoruz, zira elimizde buna dair ne bir iz ne de bir araştırma mevcuttur. Ama bizce bu konu araştırılmayı bekleyen önemli bir soru olarak karşımızda durmaktadır.

Konumuza döndüğümüzde; yukarıda belirttiğimiz iş ortaklıkları gelişimi sırasında sigorta ortaya çıktı. Sigortanın ortaya çıkması aşamasındaki en önemli adım kambiyo senetleridir. Kambiyo senetlerinin ortaya çıkmasında faizin kilise tarafından olumsuz karşılanması olarak belirtilir.[35] Bu durumun etkisi olmakla birlikte esas itibarıyla ticaret hayatının gelişiminin bir sonucu olduğunu düşünüyoruz.

Kambiyo senetleri ile erken ortaçağdan da önce uygulanan deniz ödüncü uygulaması arasında ciddi farklılıklar vardır;

- Kambiyo senetleri uygulamasında borç veren kişinin deniz yolcuğunun varış noktasında bir temsilcisi vardı.
- Deniz ödüncünde borç veren kişinin temsilcisi varış noktasında olmayıp yolculuk bitip dönüş yaptıktan sonra borçlu, borç veren kişiye borcunu öderdi.
- Kambiyo senetleri uygulaması, deniz ödüncüne göre çok daha karmaşıktır.

[34] Fernard Braudel, **Maddi Medeniyet ve Kapitalizm**, İstanbul, Ağaç Yay.,1991,s.151-152
[35] David M. Holland, "A Brief History of Reinsurance", **Reinsurance News**, Special Edition, 2009, s.6

- Kambiyo senetlerinde borç veren kişinin temsilcisi yani acentesi borç miktarını borçludan varış noktasında bulunup senedi bulunduğu ülkenin para birimi ile nakite çeviriyordu.

Kambiyo senetleri ile artık ticari organizasyonun içine temsilcinin girmesi demekti. Yabancı para cinsi ile de ödeme yapılabilme imkânı önemli sonuçları olacaktı.

Uzun mesafeli dış ticareti finanse edebilmek için kambiyo senedinin kullanımının artması yeni bir sözleşme tipine ihtiyacı doğurdu. Borç vererek çalışan tüccar bankerler herhangi bir deniz riskini almak istemiyorlar ve her işe göre farklı anlaşma yapan borç verenler bu riski üstlenecek birini bulmak durumundaydılar. Kambiyo senedi, geçici ortaklık ve prim sigortası gelişimi arasında yakın bir bağlantı vardır. Bunlar gezici ticaretten sabit tüccarlığa geçişin sonuçlarıdır. Yeni bir sözleşme tipini ararken tüccarlar, hemen prim sigortası fikrini bulmamışlardır. Önce "sigorta kredisi" (insurance loan) denilen ve gerçek nakliyat sigortası öğelerinin çoğunu içinde barındıran bir sözleşme tipi denemişler fakat riskin tamamı bu tarz sözleşmelerde yüklenme durumu söz konusu değildir. Gerçek nakliye sigortasının aşağıda belirtilen üç ana öğesi, sigorta kredisinde de mevcuttur;

1.Sigortalı veya borç alan karada kalacaktır.

2.Mallar, sadece taşıyıcı eşliğinde gidecektir.

3.Kredi, geminin hasarsız bir şekilde ulaşmasından sonra değil borç alanın mallarının tesliminden sonra ödenir. Örneğin bazen korsanlar veya hırsızlar malların sadece bir kısmını alıp bir kısmını bırakabiliyor veya müşterek avarya şeklinde uygulamalar ile malların bir kısmı tehlike anında denize atılabiliyordu.[36]

Sigorta kredisi kavramı yukarıda da görüldüğü gibi hala prim bazlı sigortadan uzaktır fakat süreç bu noktaya doğru gitmektedir. Son yapılan araştırmalar sigortanın ortaya çıkışını 1347'den 1340'lara götürmüştür.[37] Biz burada sigortanın ortaya çıkış sürecini pratik bir örnekle anlatmaya çalışacağız.

Ceneviz'de sigorta sözleşmesini, kredi sözleşmesi gibi göstermek alışılagelmiş bir şeydi. Ceneviz'den Bruj limanına giden yük gemisi "Santa

[36] Florence Edler de Roover, "Early Example of Marine Insurance", **The Journal of Economic History,** Vol.5, No.2, Kasım 1945, s.177

[37] Humbert O. Nelli, "The Earliest Insurance Contract. A New Discovery", **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.39, No.2, Haziran1972, s.215-220

Clara"nın sigortacısı Niccolo Cattaneo adlı tüccardı. 9 Mart 1347 tarihli noter belgesiyle Mateo Ardimento'dan 250 pound aldığını ve belirli koşullarda geri ödeyeceğini ancak geri ödeme yükümlülüğünün geminin hasarsız bir şekilde limanda boşaltma yapmasıyla iptal olacağını bildirmiştir. Ayrıca malların Lizbon'a taşınması gerekirse tüm sorumluluk sigortacıya ait olacaktı. Sadece bu koşul bile bu sözleşmenin amacının bir senet değil, belirli risklerin ön görüsü olduğunu açıkça gösterir.[38]

Bu eski Ceneviz sigorta sözleşmeleri deniz kredisini anımsatmaktadır. Her iki durumda da kredinin faizsiz alındığı ve borç alanın sözleşmede belirtilen toplam tutarı aldığı belirtilse de her iki bilgi de yanlıştır. Her iki durumda da kredi belli koşullar altında geri ödenecektir. Fakat benzerlik buraya kadardır. Deniz kredisinde gemi hasarsız olarak varacağı noktaya ulaştığında, büyük bir kısmını aldığı paranın tamamını geri ödemekle yükümlü olan sigortalıdır. Ceneviz sigorta sözleşmesinde ise tam tersidir. Yani gemide hasar olması durumunda aslında almadığı paranın tamamını ödemekle yükümlü olan sigortacıdır. Bu nedenle Ceneviz sözleşmesi sigortalı ve sigortacı arasındaki eski ilişkilerin tam tersini temsil etmektedir. Kredi görünümünde de olsa artık gerçek bir sigortadan bahsediyoruz. Prime dair herhangi bir bilgi olmaması önemli değildi. Muhtemelen prim sözleşme noterde tasdiklenmeden önce sigortalı tarafından sigortacıya veriliyordu. Sigortalı parayı verdiğine dair herhangi bir makbuza ihtiyacı yoktu. Çünkü sözleşmede sigortacının primin önceden ödendiğini kanıtlayabileceği herhangi bir bilgi yoktu. Sigortacı parayı kendisine alıyordu, bu yüzden de ödeme için herhangi bir kanıta gerek duymuyordu.[39]

Yukarıda bahsedilen sigorta sözleşmeleri Ceneviz ve Venedik'li tüccarlar tarafından giderek yaygınlaşarak kullanılmaya başlandı. Sigortacılar nispeten düşük primli riskleri tek başlarına üstlenebilir iken, yüksek riskleri ise bir araya gelerek belirli oranlardan sorumlu olduklarına dair sözleşmeler imzalayarak kabul ediyorlardı. Sigorta sözleşmelerinde zamanla kısıtlamalar da artmaya başlamıştır. Sigortacılar mümkün olduğu kadar kendi sorumluluklarını net tanımlaya başlamış, sözleşmelere özel maddeler koymuşlardır (varılacak limanın kesin isminin verilmesi,

[38] **A.e., 215-220**
[39] Roover, **a.g.m.**, s.184-185

malların durumu ile ilgili net tanımlarda bulunulması, sorumlu olunmayacak olayların sıralanması vb.). Aynı zamanda sigorta prim oranları da yaşanan hasarlara karşı önemli şekilde hassaslaşmıştır. Örneğin belirli bir rotada korsanlığın meydana gelmesi ve bunun sigortacılar tarafından haber alınması anında sigorta primleri yükseliyordu. Bir başka durum ise ticari yolculuğun yapılacağı zaman ve yolculuğun süresiydi; eğer kışın bir yolculuk yapılacaksa riskler daha yüksek olduğu için daha fazla prim ön görülüyordu, geminin yolculuk yapacak liman ne kadar uzaksa prim de o denli yüksek olmaya başlamıştı.[40]

İtalyanların uyguladığı ve geliştirdiği sigorta ve sözleşmeleri neredeyse tüm dünya ülkelerini etkiledi. Bu sözleşmelerin İtalya'da olgunlaşmış şekilleri ve dava sonuçlarının bir içtihat kararları gibi görülmesi de diğer ülkeler tarafından kabul gördü.

Bazı Bruj mahkeme kararları bu süreci çok güzel tanımlar. Bir sigorta davası olduğunda yargıçlar İtalyan tüccarlara ticaret gümrükleriyle ile ilgili fikirlerini sorarlar ve büyük ihtimalle onların fikirleri doğrultusunda karar verirlerdi. Bu yüzden Bruj mahkemeleri, hasarı tazmin eden sigortacı müşterek avarya sonucunda kurtarılan malların asıl sahibi olduğu, gemi kalkmadan önce limanda battığı veya sözleşme süresi içerisinde kaybolduğu takdirde sigortacının sorumluluğunun tartışma götürmediği gibi ilkeleri benimsemiştir. Birçok limanda da buna benzer kararlar uygulanmıştır. En anlaşılır kanunlardan biri 1484 Barselona gümrüklerindeki örnekti. Bu kanun büyük yankı uyandırmış ve diğer ülkelerdeki benzer uygulamalar için bir model oluşturmuştur. İngiltere'de Elizabeth dönemine kadar nakliyat sigortası önemli gelişmeler ve kanunu alt yapıyı sağlayamamıştır. 17.yüzyılın sonlarında bile İngiliz kanunlarını herhangi bir madde konulması konusunda çok az ilerleme kaydedilmiştir.[41]

Osmanlı İmparatorluğu hakimiyeti altındaki İstanbul'a 1470 tarihinden itibaren İtalyan sigortacıları prim uygulamasını yaptıklarına dair kayıtlar mevcuttur. Bu kayıtları yapan sigortacının ismi Cambi'dir.[42] Tüccarların temsilcilerinin birinin İstanbul'da olduğunu düşündüğümüzde sigortanın, Osmanlı İmparatorluğu halkının

[40] **A.e.**, s.198-200
[41] **A.e.**, s.198-200
[42] **A.e.**, s.192-193

ve devletin dışında bir uygulama olmasına rağmen dışardan da olsa bir alan bulmuştur. Cambi belgelerde sigortadan "sichurta" olarak bahsetmesi, Türkçe sigortanın kelime kökeni hakkında da ciddi bir veri olduğu kanısındayız. Kambiyo senet uygulamasını düşündüğümüzde muhtemelen 1470'lerde İtalyan tüccarların İstanbul'da da temsilcileri vardı ve bu temsilciler aracılığı ile işlerini yürütüyorlardı. Bu temsilcilerin yerel halk ile iletişim halinde olduğu düşünülürse bu fikrin gerçek olma ihtimali güçlenmektedir.

Tablo 1.4 İtalyan Sigortacıların Prim Tablosu

Tarih	Kalkış Noktası	VarışNoktası	Sigorta Primi %
20 Haziran 1470	İstanbul	Porto Pisano	7
21 Ağustos 1471	Porto Pisano	İstanbul	6
9 Mart 1472	İstanbul	Porto Pisano	3
3 Temmuz 1472	Porto Pisano	İstanbul	5

Kaynak: Florence Edler de Roover, "Early Example of Marine Insurance", **The Journal of Economic History,** Vol.5, No.2, Kasım 1945, s.177

Tabloda sigorta prim oranları malları taşıyan geminin büyüklüğü, taşıdığı mal bedellerinin miktarı, taşıma zamanı vb. durumlar göz önüne alınarak oluşturulduğunu göstermektedir.

1.2.2 Modern Sigortacılığın Gelişimi

Yangın riskine karşı tazminat esasına dayanan uygulamalar milattan önce 2.500 yılları dolaylarında Fırat ve Dicle nehri arasında yaşayan topluluklar tarafından uygulanmış, Asurlularda da buna benzer uygulamalar görülmüştür.[43] Fakat bu uygulamalar karşılıklı yardımlaşmaya dayanan ve prim esaslı özel sigortacılık uygulamaları değildir.

Modern yangın sigortası İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Bu ortaya çıkışı hızlandıran sebepler olmasına rağmen bir sürecin olması kaçınılmazdı. Büyük yangınlar, insanlığın hassasiyet ve kırılganlığını gösteren sosyal denge örneklerinin tekrarıydı. Yangın genel olarak toprak sahipleri ve aristokratların yangın karşıtı yatırımlarına rağmen köylerdeki fakirler ile malikânelerdeki zenginlerin arasındaki farkı ortadan kaldıran bir şey gibi algılanıyordu. Büyük yangınlar, facianın eşiğinde

[43] Alvin Bulau, **Footprints of Assurance**, New York, Macmilan , 1993, s.2

sosyal birlikteliğin göstergesi ve soylular için ideal bir paternalizm gösterisi olarak yansıtılıyordu ve soylular bu sayede zenginlik ve statünün getirdiği avantajlardan faydalanıyorlardı. Şehir yöneticileri, şehirlerini tehdit eden yangınlarla mücadele için ortaklaşa çalışıyorlardı ve II.Charles döneminden III.George dönemine kadar olan kraliyet mensupları Londra'da olay mahallerini gidip görüyor ve itfaiyecilere bağışta bulunuyorlardı.

İngiliz yangın sigortası, yangının anlamının ve topluma etkisinin belirsiz olduğu ve tahmin edilmesi neredeyse mümkün olmayan bir dönemde doğdu. Bu, inşaat düzenlemeleri ve yangından korunma konusunda siyasi ve bilimsel düşüncelerin arttığı fakat yine de yangının dikkatsizce kontrol edilmeye çalışılması gibi eski alışkanlıkların da halen devam ettiği bir dönemdi. Erken Stuarts döneminde sigorta toplulukları kurmak için birkaç beyhude çalışma olduysa da, büyük yangının 20 yıl süren etkilerinin ardından 1666 şoku ilk kalıcı yangın sigorta şirketinin oluşumuyla sonuçlandı. Bu ve diğer büyük yangınlarda, kilise yetkilileri aracılığıyla yangın mağdurlarına bağış toplanması geleneğinin yetersiz kaldığı ve bağış yapanların vergi mükellefiyetleri için külfetli olduğu ortaya çıktı. Ayrıca bu eski gelenek, sahteciliğe çok açık bir yöntem olmakla da eleştirildi. Ahlaki tehlike taşıyan bu çeşit nihai risk dağılımı, toplam belirsizlik ve ters seçim sorunlarıyla baş edebilmesi beklenen ortak riskleri bir havuzda toplama yöntemi için çeşitli yollar yarattı. Bu yollar aynı zamanda kar amaçlı girişimsel fırsatlar için de bir kapı açmış oldu. Eski İngiliz yangın sigortası, düşük giriş engelleri, yasa eksikliği, tekel ayrıcalıkları, kurumsal yapı çeşitliliği ve en çok da özel sermayenin yaygın olması özelliklerine sahipti. Bu Avrupa kıtasındakinin tam tersiydi, 19.yy da Avrupa'da şehir ve devlet sigorta tekelleri veya küçük yerel ortak ve kooperatif toplulukları hâkimdi. İngiltere'de yangın sigortası başından beri modern, büyük ölçekli, sermaye ağırlıklı ve kurumsallığı o dönemde ancak Doğu Hint Şirketi ile İngiltere Bankası gibi birkaç büyük kurum arasında olabilen bir formda oluşmuştu. Ancak yangın sigortası tamamen modern, rasyonel ve uygulamada yeterince etkin olmadığı gibi, ekonominin yenilikçi ve dinamik bir sektörü haline gelemedi. Bu dönemde sanayi gözle görülür bir üretkenlik kazanamadı. Yangın sigortasında ya çok az ürün ya çok az gelişme vardı ve büyük yangın şirketlerinde başka sigorta türlerine yönelme durumu neredeyse hiç olmadı. Bu şirketler bu dönemin çoğunda, daha kesin ve farklı

primlerin yer alabileceği kendi istatistiksel verilerinin sistematik analizinde ve gelişen sanayinin artan hacmini karşılayabilecek komplike bir finansal yapı ve muhasebe sistemi yapmakta başarısız oldular. Daston'ın anti istatistik önyargısı olarak adlandırdığı 18.yy sigortası olasılıkları veya riskin gerçek yasal tanımını ve ölçülemez belirsizliği önceden reddetmeyen bir çağın ürünüydü. Ancak bu yavaş yavaş değişti. Yüzyıl ilerledikçe, patlama tehlikeleri yaratan yeni kaynaklar ve makineler, işlemler ve sigortalanacak eşyalarda yeni, büyük ve daha kompleks riskler ortaya çıktı.[44]

İngiliz Kralı I.Charles döneminde bazı kanıtlar İngiltere'de bazı binalara yangın sigortasının 1638 yılında uygulandığını göstermektedir. Bu sigortaları yapan kişi olarak karşımıza Dr. Nicholas Barbon çıkmaktadır. Barbon, fizikçi aynı zamanda da bir müteahhittir. Barbon, döneminde fayda ve para getirecek tüm işlere yatırım yapan kişiliği ile tanınmaktadır. Özellikle 1666 yılında Londra'nın üçte ikisinin yanmasına neden olan Büyük Londra Yangını ile birlikte yangın sigortasına büyük ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyacı gören Barbon, hem kendi yaptığı taş binalar hem de kendi yapmadığı diğer benzer yapılara yangın sigortası sunmaya başlamıştır. Bireysel olarak sigorta işlemini yapma dönemi 1680 yılına kadar devam etmiş, 1680 yılına Barbon kendisi gibi bağımsız bireysel sigortacıları Yangın Ofisi (The Fire Office) adı altında bir çatı altında toplamıştır. 17.yy'ın son yıllarında 5 yeni yangın sigortası kurularak hizmet vermeye başlamıştır.[45]

Yangın Ofisi, teminat süresi 35 yıllık poliçeler yapmaya başladı. Bazı poliçeler sigortalının hayatı boyunca geçerli olmak üzere yapıldıysa da zamanla bu süreler 7 yıla kadar düştü. Bu süre sonunda aynı koşul ve süreyle poliçeler yenilenebiliyordu. Tuğladan yapılma evler için prim $\%2^{1/2}$, ahşap evler için %5 alınmaya başlamıştır. 1705'te Yangın Ofisi ismini The Phoenix Office olarak değiştirmiş faaliyetlerini durduracağı 1720 yılına kadar operasyon gerçekleşmiştir. Bu süreçte birçok sigorta şirketi kuruldu; 1696'da Amicable Contributorship, 1708'de Sun Insurance, The Union 1714, 1717'de ise Westminister Fire Office. Tüm sigorta şirketleri endüstriyel risklerin sigorta süresini bir yıl veya daha az dönemler

[44] Robin Pearson, **Insuring the Industrial Revolution: Fire Insurance in Great Britain 1700-1850**, Hampshire, Ashgate Pub., 2004, s.3-6
[45] Harry M. Johnson, "The History of British and American Fire Marks", **The Journal of Risk and Insurance** , Vol. 39, No. 3, Sep., 1972, s.406

için teminat altına alıyor ve yıllık olarak yenileme yapıyordu. Her sigorta şirketinin kendi itfaiye birimi vardı. Bazı durumlarda potansiyel müşteriler bu itfaiye birimi olması nedeniyle evlerini sigortalıyordu. Sigortacılar, yangın nedeniyle hasar gören evleri tamir ettirme veya tekrar yapma yoluna giderek şirketlerden nakit çıkışı engellemeye çalıştılar. Bu uygulamanın bir diğer yararı da kundaklama ve sigorta sahteciliğini caydırıcı bir nitelik taşımasıydı.[46]

Deniz nakliyat sigortası yukarıdaki bölümlerde gördüğümüz gibi en eski sigorta türüdür. Bu sigorta türü ticaret ile birebir ilişki halindeydi. Ticaret üstünlüğü hangi ülkede ise sigortacılığın merkezi de orası oluyordu. Ortaçağ'dan Modern döneme geçilen süreçte ağırlığını hissettiren İngiltere ticaretin yanında sigortacılığı kurumsallaştıran politikaları ile merkez bir konum haline gelmiştir.

15.yy itibarıyla deniz nakliyat sigortası özellikle Cenova, Venedik ve İtalya şehir devletlerinde genel olarak uygulanan bir sigorta türü haline gelmiştir. Örneğin 1455'te Venedikli tüccar Pier Francesco de' Medici 2 Venedik gemisi ile İngiltere'den ithal ettiği yünleri sigorta yaptırmıştır.[47] İtalya şehir devletleri ile ticaret yapan Batı Avrupa'nın neredeyse tüm ülkelerinde deniz nakliyat sigortası yayılmaya başladı. Hollanda, İngiltere, Fransa gibi ülkelerde bulunan en eski deniz nakliyat sigorta poliçeleri İtalya ile ithalat veya ihracatın bir sonucudur.[48]

17.yy itibarıyla Venedik'in ticari üstünlükleri azalmaya başlayınca deniz nakliyat sigortasında üstünlüğü yükselen güç Hollandalılar almaya başlamıştır. Hollandalı bireysel sigortacıların uyguladıkları prim düzeyi İtalya'ya oranla daha yüksekti. Bunun nedeni Hollandalı sigortacıların bir hasar anında tazminatı tam ve eksiksiz olarak karşılamasıydı. 18.yy'da Hollandalılar ticari üstünlüklerini İngilizlere kaptırmasıyla sigortacılığın merkezi değişmişti. İngilizler deniz nakliyat sigortacılığı konusunda kendilerinden önceki örneklerinden farklı olarak Lloyd's ile kurumsallaştırmıştır. [49]

Lloyd's'un ticarete başlaması 17. yy sonlarında London Tower yakınlarındaki Salutation Precinct'de yer alan Edward Lloyd's kafesi ile başlamıştır. Edward Lloyd

---

[46] J. P. Van Niekerk**, The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands: From 1500-1800 Vol.1**, Cape Town, Juta&Co., 1998, s.426

47 Giuseppe Stefani, **Insurance in Venice from to the End of the Serenissima**, Trieste, Assicuransioni Generali di Trieste, 1958, s.84

48 C.Wright-C.E.Fayle, **A History of Lloyd's, London**, MacMilan Co., 1928, s.13

49 Stefani**, a.g.e**., s.104-112

bireysel sigortacı veya broker değildi ve deniz nakliye sigortasının gelişmesinde doğrudan bir etkisi olmadı. Fakat kafesinin ve kendinin saygınlığı bu durumu etkiledi.

Üç çocuklu bir ailenin çocuğu olan Lloyd's kafesini açtığında kırklı yaşlarının sonlarındaydı. Towers Street kafesini iş adamları iş merkezlerine yakın olduğu için tercih ediyorlardı. Finansal üs Lombard Street idi ve Edward Lloyd kafeyi 16 numaraya taşındığında deniz nakliye sigortası kontratlarının işlemlerinin yapıldığı ana merkez haline geldi. Lombard Street'de yer alan St. Mary Woolnuth kilisesi idarecisi ile görüştükten sonra Edward Lloyd'un popülaritesi arttı. Müşterilerini kendi yüksek standartlı iş etiğine uyan ve işlerini yazılı dökümanlarla, iyi hizmet ve deniz nakliye sigortası yapılan gemilerin seyir bilgileri ile yapan iş adamlardan seçerek bu popülaritesini perçinledi. İlerleyen zamanlarda yüzyıllar boyunca tüm dünyada Lloyd's'un yaptığı tüm işlerde Edward Lloyd'un bu standartları geçerli olmaya devam etti. 15 Şubat 1713'te Edward Lloyd öldüğünde kafenin işin gelişmesinde ne kadar önemli olduğu ortaya çıktı. Edward Lloyd sonrası kafe eski kalite ve yeterliliğinden çok uzaklaştı. Bunun nedeni kafede kumar oynatılma hadisesinin ortaya çıkmasıydı. Bu durum ciddi broker ve sigortacıların kafeden uzaklaşmasıyla sonuçlandı. Lloyd's'un kafesinde garson olarak çalışan Thomas Fielding, kafenin çaprazında Numara 5'te Yeni Lloyd's adıyla yeni bir kafe açtı. Bu kafe, broker ve sigortacıların yeni buluşma noktasıydı. Her iki kafe de "Lloyd's List" olarak bilinen ve sigortalı gemiler hakkındaki son durumları, prim ve sigorta ile ilgili genel bilgileri içeren bir yayın çıkarıyorlar ve hem bu yayın için hem de Lloyd's isminin kullanılması konusunda sorunlar yaşıyorlardı. Broker ve sigortacılar artık yeni Lloyd's List'i seçmişlerdi. Bunun için 13 Arlık 1771'de 79 tüccar, bireysel sigortacı ve broker toplanarak yeni bir kafe inşaası için İngiltere Bankasına her biri 100 pound olacak şekilde bir fon oluşturdular. 1772 Ocağında dokuz üyelik ilk Lloyd's komitesi seçildi. Oluşturulan üye listesindeki her kişi ve sonradan bu listeye eklenecek olan yeni üyeler yönetim masrafları için 20 pound ödeyecekti. Lloyd's içinde açılacak yeni birimlerin Londra Ticari Merkezi'ne yakın olması gerekiyordu. Sonradan Lloyd's başkanı olacak John Julius Angerstein tarafından Lloyd's içindeki masalar bireysel sigortacı ve brokerlere kiralandı. Numara 5'te yer alan Lloyd's 1779'da çıkan bir yangın soncunda yandı. 16

numaradaki eski Lloyd's kafesini tüm sigortacı ve nakliyeciler terk etmemiş olsa da 1785'te kayıtlar bu alanın artık boş olduğunu göstermektedir.[50]

Royal Exchange firması bu boşluktan yararlanarak kendi odalarında Lloyd's tarzı bir çalışma ortamı yarattı. Yeni yerler, eski yerlerle kıyaslandığında daha küçüktü. Yeni dizayn edilen Lloyd's'ta, komite odası, halk odası ve büyük oda olmak üzere üç odalı bir şekilde yapılandırılmıştır. Halk kendi başına herhangi bir kısıtlama olmadan Halk odasına girerek buradaki bireysel sigortacı veya brokerlerden sigorta temin edebiliyordu. Zamanla Lloyd's'un üye sayısı 179'u bulunca halkın girişi yasaklanmış ve böylece sigortacılar halktan kopmuşlardır. Bu kopuş beraberinde sigorta yapma isteyenler ile sigorta temin eden sigortacılar arasında brokerlerin daha da güçlenmesine neden olmuştur. Lloyd's üye sayısını daha sonra sınırlandırmıştır. Lloyd's üyeleri artık sadece sigortacılık ve bu konuda yeni teminatlar konusunda çalışmaya başlamış ve dünya sigortacılık merkezini bugünlere kadar sürdürmüştür.[51]

Prim bazlı sigorta doğuşundan itibaren çok uzun süre bireysel sigortacılar tarafından sunulmuştur. Bireysel sigortacılar, kendi nam ve hesaplarına kar etme amacıyla ve sınırlı bir sermaye ile faaliyet göstermişlerdir. Sermaye düzeyleri itibarıyla riskleri kabul ediyor, büyük tazminat bedeli olan ve buna karşın büyük primli işleri de kaçırıyorlardı. Başka bir konu da bireysel sigortacılar; sigortaladıkları varlığın hasar görmesi durumunda ciddi tazminat tutarları ödemek zorunda kalıyorlardı. Bu tutarlar bazı bireysel sigortacıların iflas etmesi veya en azından zor durumda kalmasına neden oluyordu. Bireysel sigortacılar bu tarz sorunlara karşı çözüm yolunu ilk başlarda kurdukları sendika adı verilen ve kendileri gibi bireysel sigortacıların olduğu bir çatı altında birlik oluşturarak aşmaya çalıştılar. Sendikalar, bireysel sigortacıların sermayelerinin belirli bir kısmı veya tümünü alarak nicel ve nitelik olarak çok daha büyük oranlarda sigorta yapma yeteneği kazandılar. Bu durum sendikaların iç işleyişi için yönetim, operasyon ve sermayedar olarak uzmanlaşmış yapıların yani sigorta şirketlerinin oluşmasına zemin hazırladı.

---

[50] Robert H. Brown, **Marine Insurance; Principles and Basic Practice Volume I**, London, Witherby&Co, 1998, s.13-17

51 **A.e.**, s.13-17

17.yy'ın son yıllarında birçok Batı Avrupa ülkesinde sigorta şirketleri kurulmaya başlandı, bu şirketlerin bazıları monopol şeklinde çalışırken bazı ülkeler monopol kurulmasına izin vermediler.[52]

İngiltere'de Bubble Act adı verilen bir hukuki karar ile 1720 yılında iki sigorta şirketi kuruldu. Bu şirketler, piyasada duopol olarak faaliyet göstermişler fakat Lloyd's içindeki sendikaların baskıları nedeniyle bu haklarını kaybettiler. Bubble Act'ın 1824 yılında iptal edilmesi ile birlikte birçok sigorta şirketi faaliyete geçmiştir. Amsterdam'da 1720 yılından itibaren sigorta şirketleri kurulma girişimler başlamış fakat bireysel sigortacılar buna engellemişlerdir. 1780 yılında yaşanan savaş nedeniyle bireysel sigortacıların ağır zararlar ile karşı karşıya kalması nedeniyle çok sayıda iflas yaşanmıştır. Bu iflas, sigorta şirketlerin doğmasına yol açmıştır. 1786 yılında 4 sigorta şirketi deniz nakliyat sigortası sunuyordu.[53]

Kara ölüm ismiyle bilinen veba Avrupa'da 1300–1700 yılları arasında genel bir sorundu. İngiliz Kiliseleri bu salgınların neden olduğu ölümleri kayıt altına alarak hayat sigortaları için veri kaynağı sağladı. Londra'da 1530'lardan itibaren düğün, ölüm, vaftiz ve ölüm nedenlerini de bölümlere ayırarak kayıt altına almaya başladı. Bu kayıtlar ilk başta salgın hastalıkların nerede başladığını ve ne kadar genişlikte olduğunu halka iletmek için kullanıldı, daha sonra Kilise Kâtip Şirketi (The Company of Parish Clerks) tarafından veriler satılmaya başlandı. John Graunt (1620–1674) adlı bir iş adamı bu verilerin ölüm oranlarını içeren bir veri kaynağı olduğunu fark etti. 1662 yılında Natural and Political Observations Made Upon the Bills of Mortality adlı bir kitap yazdı. Bu kitap nüfus verilerinin matematiksel olarak kullanıldığı ilk yapıt oldu. Graunt'ın daha sonra yayınladığı Observations adlı eserinde nüfus verileri istatistiksel olasılık teorisini kullanmıştır. Fakat Graunt'ın en büyük eksikliği toplam nüfusun eserlerinde bir analiz konusu yapılmamasıydı.[54]

Graunt'ın açtığı bu yol arkasında gelen Bernoulli ailesi, Huygens ve Edmond Halley tarafından da kullanılarak ileriye götürülmüştür. Hayat sigortasının

52 Stefani, **a.g.e**., s.125
53 F.C.Spooner, **Risk at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe**, Cambridge, Cambridge University Press, 1983 ,s. 29-41
54 Amy Minto, Early Insurance Mechanisms and Their Mathematical Foundations, **The Montana Mathematics Enthusiast,** Vol. 5, No..2-3, 2008, s. 347-349

matematiksel alt yapısının oluşturulması konusundaki bir diğer önemli kişi de Hollandalı Jan DeWitt'tir.

Modern hayat sigortacılığının başlangıcı sayılabilecek alt yapıyı DeWitt'in attığını söylemek yanlış olmaz. DeWitt sadece bir matematikçi değil aynı zamanda daha sonra Hollanda Başbakanı olacak bir siyasetçiydi. DeWitt yayınladığı Observations on Life Annuities adlı eserinde hayat sigorta prim hesaplamaları ve finansı için hayati önemde olan bileşik faiz kavramını geliştirmiştir. Daha sonra onun takipçiliğini yapan Hollandalı Huygens ve Struyck ile hayat sigortasının matematiksel anlamda gelişimi büyük ölçüde tamamlanmıştır.[55]

Hayat sigorta uygulamaları ilk olarak Akdeniz'de 1400 dolaylarında uygulanmıştır. Bu uygulamalar daha çok nakliyat sigortası çerçevesinde taşınan köle veya yolcuların yolculuk esnasında maruz kalınacak ölüm, kaza vb. riskler için bir teminat biçiminde kendini gösterdi. Hangi riskin gerçekleşmesi sonucunda doğacak olan zararın tazmin edilmesi konusu bu dönemde sınırlıydı. Daha çok karaya oturma, geminin kaçırılması, korsanlık gibi risklerin gerçekleşmesi sonucunda tazminata hak kazanılabiliyor, gemi içinde bir salgın hastalık veya bir anlaşmazlık sonucu yolcuların birinin diğer tarafından zarar görmesi teminat kapsamına girmiyordu. 15.yy boyunca bu uygulama özellikle İtalyan şehir devletlerinde yaygın bir biçimde uygulanmıştır. Avrupa'nın diğer bölgelerinde de durum farklı haldeydi. Hayat sigortasının kumar ve yasa dışı işlerle bağdaştırılması hükümetlerin bunu yasaklamasına neden oldu. 16.yy da ilk kez yayınlanan ticari kılavuza göre bazı ülkeler hayat sigortasını uygulamaya devam etti fakat bu poliçelerde ahlaki değerlere aykırı, hileye teşvik eden nitelikte görülerek bu ülkelerde de yasaklandı. Elbette bu yasağın altında yatan sebepler vardı. Örneğin; 1570 yılında II. Philip'in Belçika ve Lüksemburg'da koyduğu yasağın sebebi, Flaman noterlerin Antwerpli sigortacıları kandırarak tazminat almayı alışkanlık haline getirmeleriydi. Bu yasak daha sonra sırayla, 1598 de Amsterdam, 1600 de Middelburg, ve 1604 de Rotterdam'da uygulandı. Fransızların hayat sigortasına olan karşı duruşu 1681de XIV. Louis'in çıkardığı Deniz Kanunu ile resmileşti. Kanuna göre, insan hayatına dair herhangi bir sigorta yapılması söz konusu değildi ancak insan hayatını kapsayan tek sigorta fidye

[55] The Prudential Insurance Company of America, **The Documentary History Of Insurance 1000 B.C-1875 A.D**, New Jersey, Prudential Insurance Company Press, 1915, s.13

sigortası olabilirdi. Fidye sigortası korsanların yoğun olduğu yerlere seyahat edenlere satılıyordu, çünkü o zamanlar Akdeniz'de Türkler tarafından kaçırılmak, köle olarak satılmak ciddi tehlike oluşturuyordu. Aslında fidye sigortası, kaçırılan kişinin bırakılması için istenen paranın ödenmesini kapsıyorduysa da hayat sigortası yapılmasına izin verilen yerlerde ölüm halinde fidye sigortalısının varisine ödeme yapılması maddesi de vardı. Eski ticari kılavuzlara göre o zamanlarda yapılan tüm hayat sigortaları kısa dönemliydi, uzatmaları ya sadece birkaç aylık ya da bir yıllığına yapılıyordu. 17. yy başlarında bu poliçeler tüccarlar arasında yaygındı. Bilinen en eski İngiliz hayat sigortası 1583 de William Gibbons adlı bir Londralıya yapılmıştır. Poliçenin tarihi hayat sigortasının İngiltere'de 16. Yy ikinci yarısında ortaya çıktığını ve sonrasında geliştiğini gösterir. William West'in Symbloegraphy adlı kitabının 1610 da yayınlanan 7. Baskısında da bir poliçeden söz edilir. 14 Mayıs 1596 tarihli bu poliçe 5 aylık olup sigortalının sağlıklı olması ve İngiltere dışına çıkmaması koşullarını içerir ki bu Gibbons'ın poliçesi ile yakın benzerlik içindedir. 1620lerde 90 yaşındaki Richard Martinin 300 pounda yıllık %25 ile hayatını sigortaladığı ve maalesef poliçe bitmeden öldüğü de bilinmektedir. 17.yy başlarında yapılan hayat sigortaları yoğun olarak banka, banka müşterileri, kaptanlar ve tüccarlara yapılmaktaydı.[56]

Hayat sigortası poliçelerinin azlığı, ülkede hayat sigortası başlangıcının diğer ülkelere kıyasla daha geç olması ve İngiliz resmi kurumlarının gelişimi hayat sigortasının Avrupa'daki gibi İngiltere'de neden yasaklanmadığının 3 sebebini oluşturur. İngilizlerden de hayat sigortasının ahlaki değerlere karşı ve kumar niteliğinde olduğuna dair bazı karşı çıkışlar olduysa da Antwerp' deki gibi bir skandal ortaya çıkmadı. 17. yy'ın ikinci yarısına kadar Londra ticaret ve sözleşme konularında duraklama dönemine girdiğinden Ticaret Kanunu diye bilinen uluslararası kurallar hiçbir zaman İngiliz yasalarına tam olarak entegre olamadı. 15–17. yy arasında farklı kanuni yapısı nedeniyle İngiltere, Avrupa'da yayılan yasaktan etkilenmedi. Öncelikle, 16.yy'da Deniz Mahkemesi, Ticaret Kanununu engelledi. İkinci olarak, İngiltere'nin kendine özgü Genel Hukuk kuralları Avrupa'daki hukuki gelişmelerden etkilenmemesini sağladı. Fransızlar Roma Hukukuna göre insan

[56] Geoffrey Wilson Clark, **Betting on lives: the culture of life insurance in England, 1695-1775,** Manchester, Manchester University Press, 1999, s.14-24

hayatının ölçülemez bir değer olduğu ve bu nedenle hayat sigortası yapılmasının da insanı metalaştırıp insan hayatını "mal" yerine konduğu görüşüne sahiplerdi. Bu nedenle de yasaklar geldi. Ancak İngilizler Roma Hukuku geleneklerinden sıyrılmış olduklarından bu yasağa takılmadılar. İngiliz hükümeti, özellikle de poliçelerden alınan vergiler ile hazinenin zenginleştiğini fark ettiklerinde sigorta yasağı düşüncesinden iyice uzaklaştılar. İngiltere'de 18. Yy sigorta sektörü devletten en az etkiyi alarak çalışmaya devam etti. İskoç bir hukukçu olan John Millar'a göre, konuya dair çok az yasal düzenlemeye sahip olmasına rağmen Avrupa'daki diğer tüm ülkelere göre sigorta sektöründe en çok gelişme gösteren yer İngiltere olmuştur.[57]

17.yy sonlarından önce İngiliz hükümeti sigorta pazarını yasalarla değil de direk yönetim ve hukuki görüş ile düzenlemeye çalıştı. Tüm poliçeler Sigorta Loncasında yapılıyor ve bir kopyası orada bırakılıyordu. Sigorta Mahkemesi, anlaşmazlıkları panel ortamında sigorta konusunda uzman kişiler gözetiminde çözmeyi hedefliyordu. 1601de Sigorta Mahkemesi devlet mahkemeleri bünyesine alındı. Ancak bu mahkeme çoğunlukla sigortalıların haklarını koruduğundan ve onlara hizmet verdiğinden sigortacılar tarafından düşmanlık kazandı. Bu düşmanlıkla Sigorta Loncası ve Mahkemesinin sahip olduğu güçler tamamen yok oldu. Mahkeme, 1649da hayat sigortası davalarına bakmaktan men edildi ve bu davalar Genel Hukuk mahkemelerinde görülmeye başlandı. Loncanın getirdiği poliçelerin kayıt altına alınması gerekliliği istendiği gibi yaygınlaşmadı ve Lonca bir süre sonra yürürlükten kalktı. 1693'te William Leybourne'un, tüccarlara sigorta işleri için Loncaya gitmelerini önerdiyse de, Lonca o zaman tamamen yok olmak üzereydi ve bu öneri sadece acemi tüccarların işine yarayabilecek türdendi. 17.yy sonlarında sigorta işleri tamamen devlet gözetiminden çıkarak Lonca gözetimine girmişti. Devlet üstünlüğünü kullanarak bazı işlem türlerinin yasaklanmasıyla kontrolü ele almaya başladı. Örneğin 9 Yıl Savaşları sırasında ambargolu ülkelere gidecek malların sigortalanması yasaklandı. 1710'da birden, evlilikler, doğum, vaftiz törenlerinin sigortalanması gibi durumlarda patlama yaşanınca, Kralın kandırılmaya çalışıldığı gerekçesiyle yasaklar geldi. Ancak İngiltere hiçbir zaman Avrupa'daki

[57] Clark, **a.g.e.**, s.14-24

yasaklar seviyesine gelmedi. 1694'den itibaren de poliçelere uygulanan damga vergileri ile milli piyangonun toparlanması ve savaşın finanse edilmesi sağlandı. [58]

Devlet, yaptığı yasal müdahalelerle sigorta pazarının kontrolünü yavaş yavaş ele aldı. Eski Sigorta Loncasının kurulma amaçlarından biri de gemiyle taşınacak mallara çifte sigorta yapılması konusuna bir çözüm getirmekti. Çünkü geminin kaybolması ile kar sağlama umuduyla bir gemiye birçok farklı poliçe yaptıran tüccarlar vardı, kimileri de neredeyse hiç malı olmayan gemileri sigortalatıyordu. Çifte sigorta iki açıdan sorun yaratıyordu. Öncelikle, sigortacıların riski hafifletmektense riske konsantre olmalarına neden oluyordu. İkinci olarak, nakliye sigortasından kar etme umudu ile yapılan bu poliçeler hileli ve ahlaki değerlere aykırı durum ve davranışlara sebep oluyordu. Bu sorun 1746 Yasasında yer alan ve sadece taşıdığı mallardan hasar durumunda kar alması söz konusu olan İngiliz gemilerinde nakliye sigortası yapılmaması yasağı ile aşıldı. Nakliye sigortası için yapılan bu yasa sonradan Kumar Yasası temellerini oluşturacak hayat sigortası düzenlemelerine önayak oldu. 1774 Kumar Yasası (The Gambling Act of 1774), hayat sigortasına, sigortalanacak kişinin hayati tehlike durumunda herhangi bir çıkar durumu var ise yapılmaması gerekliliğini koydu. Çünkü sigortacılar hayat sigortası poliçelerini yaparken sigortayı yaptıran kişinin bu sigortayı neden ve kime yaptığını sorgulamıyorlardı. Kumar Yasası İngiltere hayat sigortası tarihinde önemli bir yere sahiptir. Sanılanın aksine Kumar Yasası hayat sigortasındaki "kumar sorunu" nun yok oluşu ve "tedbirli dönem" başlangıcına odaklanmıyordu. Aslında bu, önceden tek taraftan yürütülen işlemlerin bölümlendirilmesini amaçlayan ilk ve tam çalışmaydı.[59]

Bu gelişmelerden sonra İngiltere ve Avrupa'nın belirli bölgelerinde hayat sigorta şirketleri kurulmaya başlanmış ve karşılıklı yardımlaşmaya dayanan toplumsal örgütlenmeler yavaş yavaş silinmeye başlamıştır. Hayat sigortası alanındaki en önemli gelişme ve fonu oluşturan yapılar 19.yy başından itibaren Amerika Birleşik Devletleri'nden çıkmış ve dünya çapında üstünlüğü ele almışlardır.

[58] **A.e.**, s.14-24
[59] **A.e.**, s.14-24

1.2.2.1. Prim Bazlı Sigortanın Gelişmesini Sağlayan Koşullar

Şehir olmadan prim bazlı sigortayı düşünmek mümkün değildir. Sigorta ilk başlarda özellikle Akdeniz kıyılarında yer alan şehirlerde nakliyat biçiminde kendini göstermeye başlamıştı. Şehirlerin gelişmesi, kişi başına düşen gelir miktarının artması, eğitimin yaygınlaşması, okuma yazma oranının artması, üretim ve ticaretteki artış, hukuki olarak mülkiyet haklarının güvence altına alınması ve siyasi olarak önceki yıllara nazaran daha istikrarlı bir zeminin bulunması gibi nedenler prim bazlı sigortacılığın kıyı şehirlerinden büyük şehirlere doğru bir akış sağladı.

Tarım toplumundan endüstri toplumuna geçişteki en önemli etkenlerden biri şehirlerin ve şehirleşmenin giderek artmasıdır. Şehir, endüstri üretimini değişime uğrattığı toplumun "modernleşmesi"ni sağlayan bir kanal görevi görmüştür.[60]

Pirenne, dış ticaret ve pazarların olmadığı koşullarda toplumların dünyadan tamamen izole edilmiş kapalı ekonomiler şeklinde yaşamak zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Bu izole yaşamdan Batı Avrupa'yı kurtaran deniz yoluyla yapılan ticaret ve bunun yol açtığı etkileşimin her şeyi değiştirdiğini belirtmiştir. Bu değişimin ve gelişimin yaşandığı esas yerin de şehirlerin olduğunu savunmuştur.[61]

Braudel, şehirleşmenin kapitalizm ile aynı şey olduğunu savunmuştur.[62] Bu çok keskin bir söylem olmakla birlikte şehirleşmenin kapitalizm üzerindeki etkisi artık genel kabul görmüş bir fonksiyondur.

Weber, The City adlı eserinde şehir ortamının insanlığa ekonomik gelişmeyi tetikleyen analitik kategorileri armağan ettiğini belirtmiştir. Bu kategoriyi Weber hem iş bölümü hem de şehir içindeki yönetsel birimler için kullanmıştır. Yaptığı çalışmada şehri tanımlarken mutlaka siyasi birimlerin öneminin üzerinde durulması gerektiğini belirtmiş, "şehirli" kavramının bir topluluk olarak bağımsız karakteri üzerinde durmuştur. Şehrin ekonomik, politik ve sosyal olarak tarih içinde dönüştürücü etkisinin olduğunu savunmuştur. Weber, bu dönüşümün en büyük sonuçlarından birinin "bürokrasi" olduğunu belirtmiştir.[63] Şehrin içindeki bu

[60] Gary Fields, City Systems, "Urban History and Economic Modernity", **Berkeley Planing Journal**, No.13, 1999,s.102
[61] Henri Pirenne, **Medieval Cities : Their Origins and the Revival of Trade**, Princeton, Princeton University Press, 1969, s.19-153
[62] Fernard Braudel, **Civilization and Capitalism 15th-18th Century. Volume I,The Structures of Everyday Life**, New York, Harper &Row, 1981, s.514
[63] Max Weber, **The City**, New York, The Free Pres, 1958, s. 74

bürokratlar sürekli olarak ticaretin önünü açmak ve ülke içindeki zenginliği ve sermaye birikimini arttırmak için çeşitli politikalar geliştirdiler.

Şehirler tüm Batı Avrupa'da aynı anda ve benzer bir gelişim izlemediler. Şehirlerin diğer şehirlere göre üstünlükleri sürekli olarak bir değişim halindeydi. 1380'lerde ekonomik atılım içindeki Avrupa'da üstünlük Venedikliler'deydi.1500'de bu üstünlük Antwerp'e geçti. 1500–1550 yılları arasında üstünlük tekrar Akdeniz'e geçmiş, bu sefer merkez Cenova olmuştur. 17.yy'ın başlarından itibaren Amsterdam ağırlığını hissettirmiş, 1780–1815 tarihleri arasında ise Londra öne çıkmıştır.[64]

Braudel, Londra ile birlikte önemli bir dönüşüm olduğunu savunmuştur. Farklılık şuydu; Londra bir şehir devleti değildi, Londra İngiltere'nin başkentiydi. Londra bir şehir olmasının yanında bir devletin başkenti olması ulusal pazarın karşı konulamaz gücünü arkasına almasını sağlamıştı. Bu şehir tüm dünyanın ekonomik kontrolünü sağlamaya başlamıştı.[65] Prim bazlı sigortanın İngiltere'de neden kurumsallaşıp tüm dünyayı etkisi altına almasının asıl kaynağı da yukarıda anlatılan gelişimin bir unsuruydu.

Avrupa şehirlerinde perakendecilikte büyük gelişmeler 18.yy'da gelirlerin artması ve ünlü tüketim mallarının ortaya çıkmasıyla meydana geldi. Mağazalar geniş alanlarda cam pencereli ve iyi mobilyalarla döşeliydi ve moda olan ürünlerin promosyonu için reklam yapılıyordu. 18.yy'ın ortalarında perakendeciler mağazaları tek tip mal satmaya yönlendirdiler ve genel olarak reklam, sabit fiyat, depolar vasıtasıyla daha ucuz mal satma ve markalı ürünlerin sergilenmesi gibi sofistike pazarlama stratejileri kullandılar. Giyim mağazalar ve restoranların sayısı 17.yy ve 18yy'ya Venedik'te iki katına çıkacak kadar arttı. Daha küçük İngiliz şehirlerinde sabit mağazalar daha çok çeşit yiyecek ve tüketim malları sunuyordu.[66]

Sigortanın gelişmesi için bunu talep eden bir müşteri kitlesinin olması gerekir. Bireylerin gelirleri artması ile birlikte hayat sigortası ve evleri için yangın sigortası yaptırıyorlardı. Mağaza ve restoranlar gibi dükkân sahipleri arasında da yangın sigortası ve sorumluluk sigortaları giderek yaygınlaşmaya başladı.

---

[64] Fields**, a.g.m**., s. 111
[65] Fernard Braudel , **Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism**, Baltimore, John Hopkins University, 1977, s.95-104
[66] Mark Casson-John S.Lee, "The Origin and Development of Markets: A Business History Perspective", **Business History Review**, No.85, (Kış 2011), s.18

Sigortanın gelişmesi için başka bir şeye daha ihtiyacı vardı; Politik Merkezileşme. Bu yapı uygun ekonomik ortamın yeşermesi için hayatiydi. Politik merkezileşme, fiyat dalgalanmalarını önleyen, pazarlar arasındaki entegrasyonu sağlayan bir özelliği vardı. Bunu keşfeden Avrupa ülkeleri merkezileşme yönünde adımlarını atarken aynı zamanda merkantalist politikaları da devreye soktular. Devletler, merkantalist politikaları uygularken ticareti doğrudan düzenleyen ve bunun faydalarından yararlanan politikalar geliştirdiler. Merkezi devlet, daha iyi bir hukuki düzenleme ile daha güvenli ekonomik işlemler yaparak mülkiyet haklarını tanımlayıp pazarın gelişmesine ve kolonyal ticari şirketler gibi yeni kurumların iyileşmesine yardımcı oldular.[67]

Mülkiyet haklarının devlet tarafından güvence altına alınması ticaretin tüccarlar tarafından daha sürdürülebilir ve güvenli olmasının yanında bireyleri de mülkleri, sahip oldukları ve kendi canları için karşılaşabilecekleri risklere karşı güvence talebi doğurdu. Bu taleplerin yoğunlaşması sigortanın gelişmesi için yeterince büyük bir Pazar yarattı.

Merkezileşmekte olan devletlerin yetkilileri, gitgide büyük ve sağlıklı bir nüfusun devletin iyiliği ve refahı için çok önemli olduğunu kabul etmeye başladılar ve sağlık politikalarına temel olmak üzere doğum, ölüm ve hastalık oranlarını gösteren istatistikleri daha iyi tutmak ve incelemek için çalışmalar başlattılar. Bu çalışmalar ve kilisenin tuttuğu ölüm kayıtları sigorta şirketlerinin prim hesaplama, olasılık hesapları için bulunmaz bir kaynaktı. Aynı zamanda devletin sağlık alanındaki bu uygulamaları sigorta şirketleri açısından özellikle hayat sigortaları ve sağlık sigortaları için primleri düşürme ve daha fazla kar yapmak için bir yol açtı.

Gelişmeler bununla da sınırlı kalmadı; İnşaat tekniğindeki değişiklikler, daha geniş caddeler ile fare ve başka kemirgenlerin evin içine girişini zorlaştıran tuğla, taş ve diğer sağlam malzemelerle yapılmış evler vebanın yok olmasına ve diğer bulaşıcı hastalıkların azalmasına katkıda bulunmuştur. 1666'da Londra'da veba salgınının sonra ermesinden yalnızca birkaç ay sonra ortaya çıkan büyük yangında şehrin yüzde sekseni yok oldu. Yangın sayesinde şehir daha seyrek bir şekilde inşa edildi.[68]

[67] Casson- Lee, **a.g.m.**, s.23
[68] Wiesner-Hanks, **a.g.e.**, s.630

Bu yangının sonucunda şehrin en baştan yangına dayanıklı bir şekilde yapılması, yangına karşı su sağlama noktalarının oluşturulması ve şehir yangın planlarının yapılması ile sigorta şirketleri açısından yangın riskini daha öngörülebilir ve kontrol altında bir risk haline getirmiştir. Yangın, Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılık için en önemli sorun olarak sigorta şirketlerinin karşısında çıkacaktı.

Sigortanın yaygınlaşmasında diğer önemli bir etken de nitelikli işgücü ve yönetici eliti oluşturması yanında halkın da ekonomik entegrasyona girmesini sağlayan eğitimdi. Eğitim ile birlikte artık birey risklere karşı önlem alma ve sigorta yaptırma konusunda daha hassas hale gelmiştir.

Ticaret Devriminden önce 10.yy'da Avrupa'da üniversite kurumu yoktu. Fakat 1500 yılında Avrupa'da 50'den fazla üniversite vardı.[69] Bu Ortaçağ üniversiteleri ticaret devrimi zamanında ekonomiyi birçok yönden desteklediler. Öncelikle nitelikli insan kaynağını arttırdılar, sosyal bilimler eğitimi, mantık, dil bilgisi, din ve aynı zamanda aritmetik, geometri, müzik ve astronomiyi kapsıyordu.

Bunlar ticari açıdan faydalı olacak donanımı sağlıyordu. İkinci olarak gezgin Latince konuşan ve ortak konularda eğitim almış birey gruplarının oluşumunu teşvik ettiler. Muhtemelen en önemlisi Ortaçağ Üniversitelerinin kanun ve yasalar kapsamında birçok kişiyi eğitmiş olmasıydı. Bu donanımlı insan kaynağı özellikle ticaret yapan toplulukların etkileşim, ortak bir zeminde iş yapma, belirli yasa ve kanunlara çerçevesinde ekonomik ve sosyal sorunların düzenlenmesi konusundaki engelleri kaldırdı.[70]

Özel sigortacılığın gelişmesi için toplum içinde yaşayan bireyler arasındaki ilişkinin, ailenin, dayanışma ve yardımlaşma vb. kurumların zayıflaması gerekir. Zira yüzyıllar boyunca aile kendini oluşturan bireyler için aynı zamanda bir güvence fonksiyonunu yerine getirmiştir. Özel sigortacılığın gelişebilmesi için toplumun bu yapı taşının zayıflaması gerekir. Weber, kapitalizmin ve kapitalist mekanizmaların üstün ekonomik güç olabilmesinin en önemli nedenlerinden birisinin "ailesizleşen

[69] Jecques Verger, "Teacher", **A History of University in Europe: Universities in the Middle Ages**, Ed. De Ridder-Symoens, Vol.3, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, s.62-65
[70] Avner Greif, "The Fundamental Problem of Exchange: A Research Agenda in Historical Institutional Analysis" **European Review of Economic History**, No.4, 2000, s.251-284

toplum" olduğunu savunmuştur. Ailesizleşen toplum, pazarların serbest hale gelmesi ve bireyselliğin ağır basmasını sağlamıştır.[71]

Weber zıtlık metodu olarak adlandırdığı metod ile aile formatının Batı Avrupa ile özellikle Hindistan ve Çin toplumları arasında araştırmıştır. Weber, Kuzey Avrupa ile dünyanın diğer bölgelerini karşılaştırarak olumsuz bir ilişki ortaya çıkarmıştır; Batı'nın sahip olduğu çekirdek aile sisteminin ve Kapitalizmin Hindistan ve Çin'de geçerli olmadığını savunmuştur. Örneğin Çin'deki aile ve toprak arasındaki güçlü bağ ve benzer grupların gücü Kapitalizmin gelişmesine engel olmuştur. Hindistan ve Çin'de akrabalık ilişkileri güçlüydü, buna karşın Avrupa'da Hristiyanlık bireyin üstünlüğüne önem veren bir biçimde gelişti. Çin'de akraba grupları hiç dağılmadı, buna devletin de gücü yetmedi.[72]

Kapitalizm, sosyal yeniden üretim kaynağı olan aile ile ekonomik üretim arasındaki doğal bağları kırmış modernleşmenin önünü açmıştır. Fakat aile ilişkileri Batı toplumunda kapitalizm öncesinde de aşınmaya uğramıştı. İngiltere'de baba öldükten sonra topraklar, mal varlıklar en büyük çocuğa kalıyordu. Böylece hem topraklar parçalanıp daha küçük üretim kaynaklarına haline dönüşmüyordu hem de diğer çocuklar bu kuralı önceden bildikleri için kendi başlarının çaresine bakıyorlardı. Bu başlarının çaresine bakmak zorunluluğu onlar için toplumun değil kendilerinin önemli olması biçiminde bir zorunluluk ifade ediyordu. Aynı zamanda bir çok örnekte karşılaşılabileceği gibi anne ve babalar topraklarını veya mal varlıklarını satabiliyordu ki bu da büyük erkek çocuğa da bir servet bırakılmasını imkânsız hale getiriyordu. Servetin en büyük erkek çocuğa kalma kuralı İngiltere'de 13.yy'a kadar dayanmaktaydı. Bu durum bazı yazarlar tarafından; aile ilişkilerinin aşınması ve bireyselliğin endüstri devrimi ve modernleşmenin bir sonucu değil bir nedeni olduğu savını güçlendirmektedir.[73]

Özel sigortacılığın gelişmesi için tüm koşullar böylece oluşmuştu. Eski ekonomik örgütlenme ve toplumsal ilişkiler yeni bir boyut kazanmıştı. Bu durumda sigortacılık sermaye birikimi, ticaret, bireylerin kendileri ve neredeyse hayatın tüm

[71] L.Randall Collins, **Weberian Sociological Theory**, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, s.268-269
[72] Max Weber**, General Economic History**, New York, Collier Books, 1961, s.51
[73] Alan Macfarlane, "On Individualism", **Proceedings of the British Academy**, No.82, 1992,s.177-182

alanlarında kendini hissettirmeye verili durumu değiştirmeye ve kapitalist üretim biçiminin daha da kökleşmesi için görevini yerine getirmeye başladı.

1.2.2.2 Modern Sigortacılık

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın ortaya çıkışı ve gelişimini incelemeye çalışmak karşımıza aşılması gereken çeşitli zorluklar çıkartmaktadır. Bu incelemenin dünyadan bağımsız olarak yapılması ve değerlendirilmesi önemli yapısal sorunlara neden olacaktır. Bu nedenle mümkün olduğu kadar verili zaman diliminde dünyanın geri kalan kısmında bu gelişlimi derinlemesine olmasa bile genel hatlarıyla bilmek gerekmektedir. Bu geri kalan hakkındaki bilgi Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkış ve gelişimi hakkında bütünü tamamlayan fikirler vereceğine inanıyoruz. Şüphesiz Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyanın diğer ülkelerine göre benzersiz ve kendinden özelliklere sahiptir. Bu özellikleri akılda tutarak yapılacak incelemeyi genel yapı ile görmek ve değerlendirmek araştırmanın konusu itibarıyla yalnızlığını da gidereceğine inanıyoruz.

Bu bölümde dünyada Modern Sigortacılığın ülkelerde nasıl geliştiğini, neden 19. Yüzyıl itibarıyla gelişmiş ülkelerdeki sigortacılığın uluslararasılaşmayı seçtiği, sigorta şirketlerinin yerel piyasalarda nasıl doğup büyüdüğü ve buna kimlerin nasıl katkı sağladığı, yerelliğin bu uluslararası kuruluşlar ile nasıl bir etkileşim içinde bulunduğu ve buna benzer konular işlenecektir. Zira sigorta şirketlerinin bir yerde doğup büyümesi ve topluma entegre olmasının yanında toplumu değiştirme misyonunu gerçekleştirebilmesi için çeşitli koşulların var olması gerekmektedir.

Avrupa genişlemesinin ve hâkim güç olmasındaki 1763 yılının önemli bir yeri vardır. Bu yılda modern sigortacılığın da doğuşu sayılır. Paris Barış antlaşması İngiltere, Fransa ve İspanya arasında imzalanmış, bu antlaşma ile İngiltere Kanada'yı kontrol altına almış ve Avrupa dünyanın neredeyse her noktasında başarılı bir yayılma göstermiştir. Bu yayılma Hindistan ve Karadeniz'de askeri bir özellik taşırken Kuzey Amerika'da, Avustralya ve Yeni Zellanda'yı da kolonileştirmiştir. Yine bu dönemlerde Avrupa; makinaya dayalı büyük çaplı üretim yapmış ve "teknolojik merkezli" düşünce şeklini bu üretimi arttırmak için kullanmışlardır. Üretimin artması aynı zamanda Avrupa'yı dünyanın en büyük üreticisi konumuna

getirmiş, bu da doğal olarak dünyadaki diğer topluluk ve devletler için yeni bir iş bölümü halini almıştır. Dünyanın en büyük üretici olmak aynı zamanda bu ürünleri diğer bölgelere ulaştırmak için dünyanın en büyük ulaşım ağ ve teknolojisine sigorta dâhil bir şekilde oluşmasına neden olmuştur.[74]

Üretimin artmasına koşut olarak artan deniz nakliyatı, tüccarların sahip olduğu görece kısıtlı sermaye ve artan risklerden kaçınma isteği deniz nakliyat sigortasını vazgeçilmez kılmıştır. Bu ihtiyaç ve vazgeçilmezlik doğal olarak sermaye yapısı çok güçlü ulusal sigorta şirketlerin kurulmasına ve uluslararası ticarette bir aktör olarak yerine almasına yol açmıştır. Bu şirketler sadece deniz nakliyat sigortası değil aynı zamanda yangın sigortası da yapıyorlardı.

Sigortanın uluslararası genişlemesine öncülüğü İngiltere yapmıştır. Bunun oluşmasına ise;

- Bilimsel Gelişmeler,
- Tüccarlar
- Göçmenler
- Reasürörler
- Yerel Çalışanlar

etkili olmuştur. Bu genişlemeyi etkileyen diğer değişkenler ise ticari, demografik ve kültüreldir. [75]

Deniz Nakliyat Sigortası daha önceki bölümlerde gördüğümüz gibi uzun yüzyıllardır çeşitli şekillerde yapılmaktaydı. Modern deniz nakliyat sigortaları ise sigorta şirketleri tarafından 18.yüzyıl sonundan başlayarak olgunlaşmaya başlamıştır.

Bu olgunlaşma dönemi farklı kanallardan gelişimini yaptı;

1-Geleneksel deniz nakliyat sigortası bireysel "girişimciler" ya da limanlarda bulunan ticaret evleri tarafından yapılmaktaydı. Bu ticaret evleri sigortayı verdikleri hizmetlere ek olarak müşterilerine sunuyorlardı. 19.yüzyılda hala Avrupa'nın birçok noktasında bu bireysel sigortacılar ve ticaret evleri deniz nakliyat sigortasını müşterilerine sunuyorlardı. Sigorta sağlayan bu mekanizmaların sınırlı bir sermayelerinin olması nedeniyle kendileri Lloyd's 'a katılmaya veya sigorta

[74] [74] Peter Borscheid, "Introduction", **World Insurance-The Evolution of a Global Risk Network**, Ed. Peter Borscheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s.2-5
[75] **A.e**, s.2-5

şirketlerine temsilcilik yapmaya zorlandılar. Konumuzla ilgili olarak da ilerleyen bölümlerde bu bireysel sigortacıları Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösterdiklerini göreceğiz.[76]

2-Lloyd's'un yanı sıra gelişen yangın sigorta şirketleri modern sigortayı kendi İngiliz tarzı risk koruma yöntemleri ile dünyaya taşıdırlar. Kendi sigorta acenteleri vasıtasıyla ithalat, ihracat malları, ticari ve sanayi şirketleri ile mallar ve depolar için sigorta teminatı sağladılar. 19.yüzyılda Deniz nakliyat ve yangın sigortacıları, ticaretteki gelişmeleri kendilerine dünya çapında konumlandırmak ve ticari şirketleri kendi amaçları doğrultusunda kullandılar. Sigorta şirketleri, ticari şirketlerin yeni pazarlarda daha da çok yer alarak büyümelerinden faydalandı ve hatta kendi ticari hizmet ağlarını oluşturdular. 19.yy'ın ikinci yarısına kadar dış ticaret sigorta teminatının yerel bir sigortacı üzerinden ihraç edilmesiyle sınırlıydı. Bu nedenle sigorta şirketleri yurtdışında iş yapmanın risklerini hayli azalttı. O dönemde sadece birkaç sigortacı dış pazarda meydana gelebilecek risklerle ilgili yeterli bilgiye sahipti ve hatta çalıştıracak yerel bir uzman dahi bulunamıyordu. Sigortacılar son derece dikkatli oldukları ve düşük limitler ile çalıştıkları için ticari şirketler de taşınan mallarını ve depolarını sigortalatmak için birden çok sigortacıyı temsil etmek zorunda kalıyordu. Özel reasürans tam olarak kurulamadığı ve Avrupa'dan uzak bölgelerde temsilci ofisleri açılamadığı için büyük bireysel malları sigortalamak için olası tek seçenek koasüranstı. [77]

19.yüzyılın ortalarından itibaren İngilizler kendi kuralları ve ideolojilerin yanı sıra üstün üretim ve askeri teknikleri ile "serbest ticaret"i dünyanın geri kalan tüm devletlerine dikte etti. David Hume ve İskoç aydınlanmacıları gibi İngiliz ticaret şirketleri de, ticaretin medenileştirici etkisine inanıyordu. Adam Smith'e göre ekonomik liberalizm; ilerleme ve zenginlik için ren güvenilir yol iken Imanuel Kant, serbest ticaretin global uyumu arttıracak bir yol olarak görüyordu. Ticaretle sıkı bağları olan İngiliz sigortacılar bu durumdan faydalanıp Latin Amerika, Yakın Doğu, Hindistan, Çin'deki anlaşmalı limanlar ve Japonya'da yani İngiltere ile serbest ticaret yapan ülke ve limanlarda kendilerine çok kısa sürede yer buldular. Ayrıca Osmanlı, Mısır ve Tunus yüksek meblağlı bir şekilde borçlandırılarak yönetimleri kontrol

[76] **A.e**, s.2-5
[77] **A.e**, s.2-5

edilebilmesi için araç olarak kullanıldılar. Bu yöntemler Truva atları gibi bu ülkeleri serbest erişim ve dolaşım imkânı sağlıyordu. Ancak uzun yıllar sonra diğer Avrupa ülkeleri İngilizlerin ticari güzergâh ve yöntemlerini kullanmaya başlamışlardır.[78]

1.2.2.3. Uluslararası Sigortacılığın Karşılaştığı Engeller

Osmanlı İmparatorluğu, Güney Amerika, Hindistan ve Çin'de uzun yıllar boyunca Avrupalı sigorta şirketleri yalnızca Avrupalı göçmenler ve kendi ülke vatandaşlarını sigortaladılar. Hayat sigorta şirketleri genellikle aile statüsünde resmi evrak eksikliğinden şikâyetçiydi ve yangın sigorta şirketleri artan yangın felaketlerin sebebi olarak yerli halk tarafından yapılmış evleri görüyorlardı. Sigortacılar yerli halkın dürüstlük düzeyi nedeniyle sigorta sahteciliğinin önüne geçemediğini düşünüyorlardı. Bu görüş sigortanın hızlı gelişimini ilk ket vuran neden oldu. Özellikle iki farklı engel vardı, bunların ilki içsel ikincisi işe dışsaldı. Bu ikinci sebep politik, yasal ve kültürel engeller olarak da açıklanabilir. İçsel engeller ise; müşterileri, belirli bölgelerdeki ticareti sınırlama, maliyetleri ve bilgi akışını kontrol etme, ticari malların azlığı veya parasal ekonominin gelişmemiş olması olarak sayılabilirdi. Bunların yanı sıra belirsiz veya çok büyük risklerin reddedilmesi de söz konusuydu.

Diğer taraftan büyüyen politik etki ve ekonomik sorunlarla birleşen kültürel direnç sigorta sektörünün uluslararasılaşmasının yerellerde farklılaşmasını sağladı.

19.yüzyılın sonundan itibaren uluslararası aktif sigorta şirketlerinin acenteleri İngiltere dışında iş yaparken önlerine çıkan yasal engellerden şikâyetçi olmaya başladılar. Çoğu hükümet yabancı rakipleri ile baş edebilmek için ticareti zorlaştıran önlemler aldılar. 19.yüzyılda alınan ilk siyasi önlemeler sigortanın uluslararasılaşmasına çok da etkileyemedi. Prusya'daki ve Avrupa kıtasındaki diğer ülkelerde sigorta şirketlerinin ruhsat alma zorunluluğu ile Çin ve Japon pazarlarının kapanması bunun bir örneğidir. Ruhsat zorunluluğu Prusya'da 1837'de yürürlüğe girmiş ve tüm Fransız Yangın Sigorta Şirketlerinin şehri terk etmesine neden olmuştur. Bunun sebebi de Prusya ve Fransız şirketleri arasındaki sınır ötesi reasürans anlaşmalarının yoğunlaşmasının etkisiydi. Çin ve Japonya'nın kendilerini

[78] **A.e**, s.6-8

izole etmesi nedeniyle sınırlarda güçlü sigorta şirketleri ortaya çıkarmıştır. Bu iki ülke dünya dışına açılır açılmaz sigorta şirketleri bu ülkelerde iş yapmaya başlamış ve akabinde bu şirketler uzun yıllar boyu Pasifik bölgesini yönetimleri altın almıştır.[79]

1.3 İslam Medeniyetinde Sigorta

İslam medeniyeti Batı toplumundan farklı olarak kendine has bir gelişim izlemiştir. Bu farklılık yaşam biçiminden, dine, uygarlıktan bakış açılarına kadar çok değişik biçimlerde kendine vücut bulmuştur.[80] Doğal olarak bu medeniyet kendine has riskten ve tehlikelerden korunma biçimleri de oluşturmuştur.

İslam'da tanımlanan makbul insan tipi; Kapitalizmin kendi çıkarları peşinden koşan insanından çok farklıdır. Düşkün, zorda olana, ihtiyacı olan yardım etme ve bunu toplumun oluşturan en küçük yapı taşı olan bireyden başlayarak yukarıya doğru dikey bir yapıyı oluşturan İslam, ferdin cemiyetle cemiyetin de fertle tamamlanmasını hedef alır. Devlet ise bu tamamlayışı düzenleyen ve cemiyeti Allah'a bağlayan müessesedir.[81]

İslam, aile ilişkilerinde de anne-babanın çocuklarına karşı sorumluluklarını belirlerlerken aynı zamanda aşağıdaki gibi çocukların anne-babalarına karşı sorumluluklarını belirlemiştir. Buna karşın modern hayat sigortasının bir toplumda tutunması için belirli koşulların olması gerekmekle beraber en büyük neden olarak aile korumasının olmaması gerekir.

İslam, yardımlaşmayı ve dayanışmayı çok önemsemektedir. Bu nedenle Müslümanların birbirleriyle olan ilişkileri de bu temel üzerinden örgütledi. Toplumun refahı için zengin olanın fakir olana yardım etmesi sadece toplumsal barışı sağlamıyor aynı zamanda zenginin Allah katında ayrıcalıklı olmasını sağlıyordu;

Müslüman toplumlar, karşılaşabilecekleri risklere karşı kendilerini korumak için çeşitli yollar bulmuşlardır. Bu yollar, karşılıklı dayanışma ve yardımlaşmaya dayalı kurumsal yapılar ortaya çıkardığı gibi geleneksel yapılar da oluşturmuştur.

---

[79] **A.e.**,s.6-10
[80] John Obert Voll, "Islam as a Special World System", **Journal of World History,** Vol. 5, No..2, 1994, s. 213
[81] Ahmet Tabakoğlu, **İslam İktisadına Giriş**, İstanbul, 2.bs, Dergah yay. s.231

İslam medeniyetinin yüzyıllar boyunca kurup işlettiği ve geliştirdiği riskten kaçınma ve toplumu güvence altına alma yapıları literatürde ne yazık ki hak ettiği ilgiyi görememiştir. Yapılan sınırlı sayıdaki çalışmalar ise sadece oluşturulan genel kurumsallıkları incelemiş bunların tarih boyunca nasıl bir değişim geçirdiği, toplumsal etkileri vb. konuları eksik kalmıştır. Batı Toplumu oluşturduğu veya ödünç aldığı yapıları tarihsel süreç içerisinde inceleyip çıkarsamalar bulunmuşken İslam Toplumu ne yazık ki bunu başaramamış, toplumsal sürekliliği kopuk bir yapı ortaya çıkmıştır.

1.3.1. İslam ve Ticaret

Hz Muhammet de ticaretle ilgilendiğinden Müslümanlar arasında tüccarların özel bir önemi vardı. Lieber in de dediği gibi İslam âleminin ticari merkezinin Mekke olmasının nedeni en başından beri devlet işlerinde tüccarlara arka çıkıyor olmasıydı.[82] Sonuç olarak Lieber ve diğer araştırmacılar ortaçağ İslam dünyasında ekonomik gelişmeyi, politik ve yasal çerçeve içerisinde incelemişlerdir. Öncelikle mal dolaşımındaki kısıtlamaların az olması ve vatandaşların kökenini önemsemeksizin ticaret yapabilmesi ticareti geliştirmişti. Yabancılara uygulanan ekstra vergiler bile tam olarak toplanmıyordu.[83]

İkinci sebep; İslami bir gereklilik olan hacın yaygınlığı ve hacıların yerel malları kutsal şehirlere giderken yolda satıyor ve dönüşte geçtikleri yerlere özgü mal ve bilgileri alarak yaşadıkları yerlere götürüyor olmalarıydı. Üçüncü sebep ise Avrupa kıtasındaki değişik politik düzenlerin aksine İslam dünyasının Arabistan'ndan güney İspanya ya uzanan yeknesak politik ve ekonomik sistem yaratmasıydı. Son olarak Bağdat ve Kordoba'da olduğu gibi farklı sosyal kökenlerden gelen yapılara sahip kentlerin olması İslam'daki ekonomik sistem başarısının nedenleri arasındadır.[84]

---

[82] Alfred E Lieber, 1968. Eastern Business Practices and Medieval Commerce, **The Economic History Review,** No:21,1968, s.230

[83] Shelomo Goitein, **A Mediterranean society: The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza**. Berkeley, University of California Press, 1967, s.81

[84] **A.e**., s.81

Ticaret aslında kendi ürettiği malları satan esnaflardan oluşuyordu ise de uzun mesafeli ticaret sadece yerel malların ihracı üzerine değil aynı zamanda uzak pazarlar arasındaki fiyat farklarından faydalanmak ve böylece kaynakları arttırmak üzerine kuruluydu. Bu da Doğu ile Avrupa ticari sistemleri arasında farklı pratikler doğuracak başka bir değişiklik ortaya çıkardı. Doğudaki ticaret, farklı coğrafi lokasyonlar arasındaki aynı malların fiyat farklılıkları ile kısmen besleniyorken Avrupa'nın uzak mesafeli ticaret ağı yerel üretime olanak verilmeyen malların da tedarik edilmesini sağlıyordu. Doğu da Pazar daha birleşik ve akışkan özelliklere sahipti. Ticarette rekabet unsurları fiyat ve kaliteydi.

İslam dünyasında da Avrupa'da da tüccarlar gezici ve sabit olmak üzere iki şekilde örgütlenmişlerdi. Fakat İslam dünyasında tüccarların gezici olması Avrupa'daki kadar hayati bir önem taşımıyordu. Daha sonra sabit tüccarların teşvik edilmesindeki sebep "wakil al tujar" adındaki borçları toplayan, haklarını arayan ve temsil ettiği tüccar adına ticari işlemi yapan tüccar temsilcilerinden oluşan bir kurumdu. Bunun aksine Avrupa kıtasındaki uzak mesafeli ticaret tamamen nakliyeye dayanıyordu ve sürekli gezerek ticaret yapan gezgin tüccarlardan oluşuyordu. Gezici tüccarlarda risk ile yüksek kar doğru orantılıydı ve yüksekti.[85]

1.3.2 İslam Medeniyeti ve Sigorta Benzeri Yapılar

İslam Medeniyeti, Hz. Muhammet'ten başlayarak kendine has riskten kaçınma yapılarını kurmuş ve bu yapıları geliştirmiştir. Genel olarak bu yapıların genel özelliği toplumsal faydayı öne çıkaran yapılar olması, bireysellikten ve ticari nitelik taşımamalarıdır.

Sigortanın ne zaman İslam medeniyetine girdiğini kesin olarak söylemek ne yazık ki mümkün değildir. Aslında burada karşımıza çıkan ana sorun terminolojiden kaynaklanmaktadır. "Sigorta" kelimesi ilk olarak sosyal ve ekonomik hayatta kullanılması 13. yy'da ortaya çıkmış ve gelişmiştir. İslam Toplumunda ise bu süre 19.yy'a denk gelmektedir. 19.yy'a kadar İslam toplumunda sigortanın bilinmediği veya uygulanmadığını iddia etmek de inandırıcı değildir. Zira Ortaçağın en erken dönemlerinden itibaren İspanya, Afrika ve Çin'e kadar Müslüman tüccarların

[85] Doosselaere, **a.g.e**, s.50-55

faaliyeti vardı, bu faaliyetin büyük bir kısmı da deniz nakliyatı ile gerçekleşiyordu. Deniz nakliyatının olduğu yerde nakliyat sigortasının olmaması düşünülemez.[86]

Bu doğrultuda araştırmacılar, İslam Medeniyetinin oluşturduğu birçok kurumun aslında sigortadan izler taşıdığına dair çalışmalar yapmışlardır.

İslam tarihinde, sigorta fikri birçok şekilde karşılıklı yardımlaşma veya büyük felaketlere karşı toplumun dayanışma biçimlerinde kendine yer bulmuştur. Bu kimi zaman bir grup ya da kabilede zararın üyelerce karşılanması veya bireysel olarak zengin bir üyenin yardımcı olması durumları ilr ortaya çıkıyordu. Bu nedenle de sigorta kar marjı olan bir iş değil de gönüllülük esasına dayalı ihtiyacı olana yardım etme olarak görülüyordu.

İslamiyet öncesi dönemde bilinen aynı zamanda İslamiyet tarafından kabul görmüş bir kavram olan "Akile" kaza sonucu birini öldüren işleyen aile veya kabile üyesinin, "Dia" adı verilen ve öldürülen kişinin yakınlarının intikam almasını engellemek için verilen "Kan Parası"nı ödemesini ailenin veya kabilenin diğer üyeleri tarafından oluşturulmuş ortak havuzdaki kaynaklarla ödenmesidir. Mekke'de tüccarlar kervanlarda meydana gelen kayıplar ve doğal afet kaynaklı kayıpları karşılamak için şöyle bir yöntem kullanıyorlardı; Mekke'li tüccarların bu tür durumlarda kurbanlara ve hayatta kalanlara yardımcı olabilmek için oluşturdukları bir fon vardı öyle ki Hz. Muhammed'in kervanların birinde meydana gelen, mallar ve hayvanların zarar gördüğü bir olayda hayatta kalanlara, kayıpların ailelerine bu fondan yardımcı olunmuştur. Hz. Muhammed de bu fonu kendi karından katkıda bulunmuştur. "Daman Katr Al Tariq" denilen yolda karşılaşılan tehlikelere karşı teminat da sigortanın örneklerindendir; Yola çıkacak kişiye belirli bir rota izlemesini ve bu rotanın güvenli olduğunu söyleyen bir kişi yolda meydana gelecek herhangi bir kayıptan sorumlu olacağını da kabul etmiş olur. [87]

Zekât, büyüme ve saflık anlamına gelir. İslam'ın beş şartından biridir ve genellikle modern sosyal sigorta olarak adlandırılır. Zekât, sosyal güvenlik gibi gelir üzerinden yıllık veya başka bir görüşe göre kişinin tüm özel ve ticari harcamaları çıkarıldıktan sonra kalan net tutar üzerinden hesaplanır. Zekât ve modern sosyal

[86] Vardit Rispler-Chaim, **Journal of Economic and Social History of the Orient**, Insurance and Semi-Insurance Transactions in Islamic History Until 19th Century, Vol.34, no.3, 1991, s. 142-143
[87] Syed Khalid Rashid, Islamization of Insurance A Religio Legal Experiment in Malaysia, **Religion and Law Review**, Vol.2, Issue-1, 1993, s.16-20

sigorta kanunda yazılı zorunlu vergilerden fonlanırlar, kaynaklarını alırlar. Her ikisi de yaşlılık, kalıcı sakatlık, kaza sonucu sakatlık ve ölüm, işsizlik, doğal afetler gibi risklere karşı teminat sağlarlar. Ancak zekât günümüz sosyal sigorta sistemine nazaran daha kapsamlıdır. Zekât ve sosyal sigorta arasındaki asıl fark; zekât, ihtiyaçları karşılamak için dağıtımı yapılırken sosyal sigortada bu ihtiyacın belirmesi beklenmemektedir. Gelir sağlar ve çoğu kişi sosyal sigortayı kendi kazançları veya yatırımları ile sahip olurlar buna karşılık zekât bir kişinin yeterli geliri olmaması durumunda verilir. Bir diğer sigorta benzeri kurum da vakıflardır. Vakıfta toplanan para fakirlere, cami çalışanlarına, dini okullara, yetimlere, hastanelere yardım için kullanılır. Vakıf ahalisi, uzun dönemli bir aile sigorta poliçesi gibi işler. Çünkü Vakıf kuralları gereği varisler, çocuklar, torunlar ve diğer kişiler olur. [88]

1-Vakıf, vakfeden kişi için öldükten sonra verilen bir çeşit sadaka niteliğindedir. Vakfeden kişi bu vasıta ile öldükten sonra, malvarlığının bir kısmını ihtiyaç sahiplerine ulaşmasını sağlar. Konvansiyonel sigortada ise sigortalı herhangi bir yardım niyeti ile malını sigortalamaz. Yani başkalarına karşı bir sorumluluk duygusu ile değil de varlıklarını koruma niyeti ile sigorta yaptırır. Yardım amacı taşımayan bir vakıf gerçek bir vakıf değildir. Hayat sigortasındaki üçüncü taraflar olan varislerin sigortalının ölümünden sonra düzgün bir hayat yaşamasını ön görmesi de vakfı oluşturan bu temel esas olarak görülebilir.

2-Vakfın devamlılığını sağlayan kullanılmayacak bir malın esas oluşturmasına dayanır. Yani vakfa verilen paranın kanuni yollarla kazanılması gerekir. Anaparadan ve vakıf havuzundan kaynaklı herhangi bir azalmaya uğramaz. Vakıfta anaparanın yardıma dönüşmesi esas olduğundan sigortadaki gibi sigortacının anaparanın değerlemesinin bekleme durumu söz konusu değildir. Vakıftaki ana nokta, geliri sağlayan taşınmazın elde tutularak bu taşınmazdan elde edilen gelirin yardıma harcanmasıdır.

3-Sigortada, sigortalı kendi lehdarlarını seçme ve değiştirme hakkına sahiptir. Vakıftaki varisler durağan olmayıp sürekli olarak değişir.[89]

88 Rispler-Chaim , **a.g.m**, s.151-153
89 Aly Khourshid, **Islamic Insurance; A modern Aproach to Islamic Banking**, London , Routledge Curzon ,2004, s.21-22

İslam medeniyeti ve Osmanlı İmparatorluğunda da mesleki dayanışmanın bir örneği olarak Ahilik o meslek grubu üyeleri için bir güvence şeklindeydi.[90] Yine Osmanlı ahilik sisteminde esnafın borcunu ödeyememesi durumunda devreye giren kefalet sistemi de bir çeşit sigorta görevini görüyordu.[91]

1.3.3 Ibn Abidin

Konumuz açısından İbn Abidin'in özel bir önemi vardır. Zira Suriyeli İbn Abidin İslam tarihinde 19.yy'ın başına kadar Modern Sigortacılık hakkında fikir beyan eden bilinen ilk âlimdir.

Suriyeli İbn Abidin Modern Sigortacılığın nasıl İslam Ülkesine ve dolaysıyla Osmanlı İmparatorluğu topraklarına girdiği hususunda önemli ipuçları vermiştir. Zira İbn Abidin sahil bölgesinde yaşayan ve Sultan'ın izni ile çalışan acente ve sigortacılardan bahsetmiştir. Bu sigortacıların bireysel mi yoksa yurtdışındaki sigorta şirketlerine bağlı olarak mı çalıştığı noktasında net bilgilere sahip olmasak bile bu bilgi bile çok önemlidir.Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın nasıl oluştuğu ve gelişimini izlemek sadece bizim için değil Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da yer alan şu andaki topluluklar için de önemlidir. Bu anlamda burada yaşayan bilim adamları konu hakkındaki eserlerinde çıkış noktalarını Osmanlı Devleti olarak almaları pek de şaşırtıcı değildir. [92] Hatta İsrail devleti sigortacılık kanunlarında hala Osmanlı Devleti'nin çeşitli hükümleri devam etmektedir.[93]

Modern sigorta İslam Tarihinde 19.yy'da Hanifi Alim İbn Abidin tarafından "Sukara" yani güvence adı altında kullanılmıştır.

Ibn Abidin İslam ülkelerinde hayata geçen türünün ilk örneği olduğundan deniz nakliyat sigortası hakkında yazmıştır. Bunun sebebi de Avrupa'daki sanayi devrimi sırasında doğu ile batı arasında artan ticaret ile Müslüman ülkeleri ziyaret eden yabancı tüccarların mallarını güvence altına almak için bir çeşit sigortaya ihtiyaç duymalarıydı. Tüccarlar, Müslüman olmayan birinden gemi kiraladıklarında

---

[90] Ahmet Kal'a, "Fütüvvet ve Ahiliğin Doğuşu", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,** s.65, 1990
[91] Ahmet Kal'a, **İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri-İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları 1**, İstanbul, İBB Kültür İşleri Yay., 1998, s.68
[92] Iraqs history "History of Iraq", (Çevrimiçi), http://iraqshistory.blogspot.com/2011/04/ottoman-insurance-companies-act-1905.html, 25 Ağustos 2012
[93] Encyclopaedia Judaica, "**Insurance-Halakahic Aspect**", (Çevrimiçi), http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud_0002_0009_0_09549.html, 25 Ağustos 2012

gemi sahibine kira ödemelerinin yanı sıra, Müslüman olmayan ancak İslam bölgesinde yaşayan bir acenteye "sowkara" adı verilen ve yolculuk esnasında, yangın, saldırı, batma gibi risklere karşı gemiyi ve malları garanti altına alacak bir miktar para veriyorlardı. Acente, bu depozitoyu Sultan'ın izni ile yapıyor ve denizde meydana gelecek herhangi bir hasar durumunda zararı tazmin ediyordu.[94]

Ibn Abidin, İslam ülkeleri ile Avrupa arasındaki sigortayı şu şekilde birbirinden ayırmıştır;

1-Buna göre eğer Müslüman tüccarın ortağı gayrı müslim ise ve bu ortak acente ile İslam Ülkesinde sigorta sözleşmesi yapmış ise, hasarın tazminatını almak caizdir. Sigorta sözleşmesi iki gayrı müslim arasında yapıldığı için sigorta caizdir.

2-Müslüman tüccar İslam Ülkesinin dışında yaşıyorsa ve sigorta sözleşmesi burada yapılmışsa, hasar sonucu oluşacak tazminatın alınmasında bir sakınca yoktur.

3-Sigorta sözleşmesi İslam ülkesinde yapılmış ve hasar tazmini İslam Ülkesinde yapılmaya çalışılırsa tazminatın alımı caiz değildir.

Zira sözleşme İslam Ülkesinde yapılmıştır.[95]

[94] Khourshid, **a.g.e.**, s.21-22
[95] **A.e.,** s.21-22

İKİNCİ BÖLÜM

2.OSMANLI'DA SİGORTANIN BAŞLANGICI VE GELİŞİMİ

2.1 Osmanlı İmparatorluğu'nun Politik ve Ekonomik Durumu

On dokuzuncu yüzyıl uygarlığı dört kurum üzerinde duruyordu. Bunlardan ilki, bir yüzyıl boyunca Büyük Devletler arasında uzun ve yıpratıcı bir savaş çıkmasını önleyen güç dengesi sistemiydi. İkincisi, dünya ekonomisinin eşi görülmemiş bir şekilde örgütlenmesini sağlayan uluslararası altın standardıydı. Üçüncüsü, görülmemiş bir maddi refaha yol açan "kendi kurallarına göre işleyen piyasa" idi. Dördüncüsü ise liberal devletti.[1]

19.yüzyıl insanlık tarihi açısından dönüm noktaları ile doludur. Kapitalizmin uluslararası boyutlarda kendini var etmeye başladığı, yaşamın tüm alanlarını dönüşüme uğrattığı, klasik sistemleri çözücü bir yapı kurmuştur. Doğal olarak Osmanlı İmparatorluğu da bu sürecin dışında kalamazdı.

Tanzimat döneminde öncelikle zirai gelişme politikalarını oluşturacak ve uygulayacak bir zirai bürokrasi kurulmuştur. Giderek sayıları ve etkinliği artan bu kadroların uyguladığı zirai gelişim politikasının temel hedefleri üretimin artırılması ve çeşitlendirilmesi, dış talebe yönelik zirai ürünler üretiminin teşvik edilerek dış ticaret dengesinin sağlanmasıdır.[2]

Özel sigortacılığın bir toplumda kendine yer bulabilmesi için sosyal ve ekonomik olarak birçok farklı etkenin bulunması gerekmektedir. Başlangıç aşamasında bile olsa modernleşmenin, kapitalizmin ve kapitalist ilişkilerin, burjuvazinin olması, özel mülkiyet, yasal düzenlemeler, bireycilik vb. Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle yangın sigortacılığının başlangıç ve gelişimi için Tanzimatın ve 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşmasının da önemli bir yeri vardır.

Niyazi Berkes'e göre Osmanlı İmparatorluğundaki durum: "Avrupa Kapitalizminin Osmanlı İmparatorluğu ile 1800'lerin başında karşı karşıya kaldığında gördüğü şeyin; içerde devlet gücünü tutmak, dışarıda savaşlar yapmak için gerekli finans kaynaklarından yoksun, kolayca dışardan borçlanmaya hazır bir

[1] Karl Polanyi, **Büyük Dönüşüm-Çağımızın Siyasal ve Ekonomik Kökenleri**, İstanbul, İletişim Yay.,2000, s.35
[2] Tevfik Güran, **19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı,** İstanbul, Eren Yayıncılık, 1998, s.45

idare; belirli bir anayasal hukuk düzeni olmayan bir rejim; dış ticareti tüm yabancı kapitale, iç ticareti azınlık kapitaline bağımlı bir ekonomi."[3] Belirli kısımlarına katılmasak da genel olarak dıştan görülen durum bu şekildeydi. Hammadde kaynağı olarak görülen Osmanlı İmparatorluğu dünya kapitalist üretim zincirine eklemlenmeliydi. Bu eklemlenme sadece ekonomik veya siyasi boyutu ile olması emperyal amaçlara tam olarak hizmet etmeyecekti. Bununla birlikte toplumun da dönüştürülmesi, yeniden tanımlanması ve üretilmesi gerekliydi ve nitekim Tanzimat da bunun önemli bir parçasıydı.

Tanzimatın Osmanlı toplumunu ve ilişkilerini çözücü etkilerinin yanında Kapitalist bir sisteme geçiş için önemli adımlar atmıştır.[4]

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın Batı'daki şekli ile gelişmemesinin nedenleri sadece bir ya da birkaç nedene bağlamak doğru değildir. Zira bu tarz yaklaşımlar genel resmi görmemizi engelleyen, gerçeği flulaştıran bir nitelik taşır. Bu nedenle sigortanın nasıl bir ortamda Osmanlı Devleti'nde kendine bir yer bulduğunu belirlemek için o dönemin hem nesnel koşullarına hem de var olan düşünsel iklimini bilmek gerekir. Zira bu parametreleri akılda tutulduğu zaman ulaşacağımız sonuçlar daha net olacağı kanısındayız.

Bu nedenle bu bölümde öncelikli olarak klasik Osmanlı iktisadi politika ve araçları incelenecek daha sonra ise buralarda dışsal ve içsel dönüşümler incelenmeye çalışılacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun uyguladığı iktisat politikaları çok çeşitli ve dönemsellik içeriyordu. Uzun yıllar bu konuda araştırmalarını sürdüren Mehmet Genç Osmanlı devletinin iktisat politikalarının belirli ilkelere göre belirlendiğini savunmuştur. Genç'e göre Osmanlı devletinin uyguladığı iktisat politikaları;

İaşe (Provisyonizm)

Gelenekçilik

Fiskalizm olarak üçe ayırıyordu

İaşe İlkesi: Klasik Osmanlı İmparatorluğu'nun var olduğu dönemde, ekonomide verim teknoloji, bilgi kısıtlılığı vs. gibi nedenlerden dolayı verim düşüktü. Aynı zamanda verimi arttırmak için yapılan veya yapılacak müdahaleler ise

[3] Niyazi Berkes, **Türkiye İktisat Tarihi**, İstanbul, Yapı Kredi Yay., 2013, s.376
[4] Ahmet Tabakoğlu, **Toplu Makaleler I –İktisat Tarihi**, İstanbul, Kitabevi Yay.,2005, s.418-419

verimi arttırmak yerine düşürmeye neden oluyordu ve aynı zamanda da ulaşım çok zor ve pahalıydı. Bu koşullar altında toplumun huzurlu, devletin varlığını ve görevlerini sürdürebilmesi için pazardaki ürünlerin bol ve ucuz olması sağlanmalıydı. Bu nedenle devletin, üretimin başlangıcından satışına kadar tüm süreçlerde sıkı bir kontrolü mevcuttu. Tüketici yönlü olan bu iktisadi politika o kadar baskındı ki Merkantalizm döneminde bile Osmanlı İmparatorluğu diğer devletlere göre farklı bir politika izlemiş ihracatı kısıtlayarak ithalatı serbest idi. Buradaki temel amaç pazarda malların bolluğunun sağlanmasıydı.[5]

Gelenekçilik İlkesi: Üretim çok hassas parametreler üzerinde hareket ediyordu. En ufak bir etken üretimin dengesi bozma ve kıtlıklara yol açma tehlikesi barındırıyordu. Bu nedenle Osmanlı iktisat politikası üretim üzerinde hegemonya ve koşulları değiştirmeden devam ettirme üzerine kuruluydu. İktisadi politikalar genel olarak bu ilke üzerinden üretiliyor ve tanımlanıyordu. Fiskalizm İlkesi: Genel olarak devlete ait hazine gelirlerini arttırmak ve bu hazinedeki kayıpları engellemek olarak tanımlanabilir. Devlet hazinesi devletin uyguladığı ekonomik ve sosyal politikaları finanse ettiği için güçlü olmalıdır. Bu nedenle diğer ilkeler ile birlikte uygulanan bu ilkenin önemli bazı sonuçları olmuştur. [6]

Fiskalizm İlkesinin uzun yıllar uygulanması ile birlikte devlet Avrupa'daki gibi bir burjuvazinin oluşmasına ve güçlenmesine uzun yüzyıllar boyu izin vermemiştir. Zira kırılgan ve ince dengeler üzerine oturmuş, parasal ekonominin çok az geliştiği şartlarda devlet kendisinden başka bir finansal gücün oluşmasına izin vermesi de düşünülemezdi.[7]

19.yüzyıla gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu hala merkantalist öncesi ve tarıma dayalı bir ekonomi özelliklerini taşıyordu. Para ekonomisi ve sirkülasyonu büyük şehirlerle sınırlıydı. Birçok endüstri öncesi ekonomiler gibi Osmanlı Ekonomik sistemi kendine yeterli ve üretime dayalı tüketici yanlısı özellikler taşıyordu. Üretim öncelikli olarak yereldeki ihtiyacı karşılamak için yapılıyor, bu tüketimden arta kalan kısım olursa ya ordu ya da başkentin ihtiyaçlarına cevap

[5] Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu Devlet ve Ekonomi**, 6.bs., İstanbul. Ötüken Yay., 2009, s. 56-69
[6] **A.e.,** s.56-69
[7] **A.e.,** s.56-69

vermek için kullanılıyordu. Üretimin öncelikli olduğu bu sistem kendisine hem iç hem de uluslararası gümrüklerle destekleniyordu.

19.yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu tarihinde önemli bir dönemeçti. Bu dönemde imparatorluk geçmişiyle kıyaslanamayacak şekilde toprak kayıpları yaşarken aynı zamanda sosyal, siyasal, ekonomik olmak üzere neredeyse tüm alanlarda bir dönüşüm halindeydi.

19.yüzyılda meydana gelen değişiklikler, Osmanlı Devleti'nde 14.yüzyıldan beri devam etmekte olan dönüşümün yeni aşamaları –hep süregelen tebaasını kontrol altında tutma ve sınırlarını savunma araçlarını edinme, bunları elinde tutma ve değiştirme çabalarının parçasıydı, o kadar. 19.yüzyılın araç seçenekleri taşra ayanının askeri kuvvetlerini, merkezdeki vezir ve paşa hane halklarını, taşra ile merkezi birleştiren siyasi-mali düzlemde bir gelir çekme aracı olarak malikâneyi içeren ve ulemaya önemli bir yer veren 18.yüzyıl araç seçeneklerinden çok farklıydı. Bütünü itibarıyla bakıldığında 19.yüzyılda merkezi devlet-devletin hem sivil hem de askeri kanatları- boyutları ve işlevleri açısından önemli ölçüde genişledi ve işe alım yöntemlerini değiştirdi. 18.yüzyıl sonunda toplam 2.000 kişi kadar olan sivil memur sayısı, 1908'de 35.000'e ulaştı. Giderek büyüyen bürokrasi, daha önceleri devletin yetki ve ilgi alanı dışında sayılmış faaliyet kollarını da kapsadı. [8]

Osmanlı Devleti 19.yüzyıl boyunca toprak bütünlüğünü korumak ve ekonomik anlamda güçlenmek için derin etkileri bulunan reformlar yapmaya başladılar. Bu reformları destekleyen İngiltere başta olmak üzere büyük güçler kendi lehlerine olacak şekilde serbest ticareti dikte etmeye başladılar.

Serbest ticaret 19.yüzyıldan başlayarak İmparatorluğun yıkılışına en önemli iktisat politika parametrelerinden birisi olmuştur. Zira serbest ticaret adı altında Osmanlı İmparatorluğu ile ticari ilişkiler kuran emperyal devletler doğal olarak bu oyundan galip çıkacaklardı. Üstelik bu oyun sadece Osmanlı İmparatorluğu'na karşı oynanmıyordu, Latin Amerika'da, Çin'de, Avustralya'da, Yeni Zellanda ve daha dünyanın birçok yerinde oynanıyordu.[9] Serbest ticaret politikasının devletin zenginleşmesi için en etkili ekonomik politika olduğu az gelişmiş devletlere politika

[8] Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, 4.bs,İstanbul, İletişim Yay., 2000, s.105
[9] John Gallagher- Ronald Robinson, "The Imperialism of Free Trade", **The Economic History Review**, New Series, Vol.6, no.1, 1953,s.9-15

ve askeri güç de kullanılarak kabul ettiriliyor, ülkelerin pazarlarla buluşması için demiryolu vb. altyapı projeleri ile parasal ekonomi kırsala doğru kılcallaşması teşvik ettiriliyordu. Doğal olarak bu sürecin sonucu yerel üreticiler için yıkım oluyordu. Zira ucuz malların pazarları istila etmesi yıkımın başlangıcı ve geri dönülemez sosyal değişimlerin de habercisi oluyordu. Ekonomik politika olarak serbest ticaret modernleşmenin sac ayaklarından birisi olarak tüm toplumu derinden etkileyen, mimariden, eğitime kadar büyük dönüşümlerin bir parçasıydı.

1822 yılında Lordlar kamarasında Serbest Ticareti savunan İngiliz Başbakanı, serbest ticaret ile bir yandan İngiltere'de muazzam boyutlarda bir zenginliğin birikeceğini belirtirken diğer yanda da üreticilerin geleceklerinin garanti altında olacağını belirtiyordu.[10]

Hiç kuşkusuz ki Osmanlı İmparatorluğu'nun serbest ticareti kabul etmesi ve uluslararası üretim sürecine eklemlenmesi sürecindeki en önemli dönemeç 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşmasıdır. Bu antlaşma; Osmanlı İmparatorluğu'nun geçmiş iktisadi politikalarından keskin bir dönüşümün kanıtıydı aynı zamanda. Antlaşmanın en önemli savunucularından ve alt yapısını kuran kişi ise diplomatik bir görevli olan David Urquhart'tır.

Urquhart, Turkey and Its Resources adlı eserinde neden Osmanlı İmparatorluğu'nun serbest ticaret politikası uygulamasını uzun uzun anlatmaktadır. Esas itibarıyla İngiltere'nin hammadde kaynağı olarak Rusya'ya bağımlılığına bir alternatif olması sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun serbest ticareti uygulaması savunulmuştur. İngiltere'yi dünya üretiminde merkeze koyan ve bu temelli olarak ekonomik olaylara bakan Urquhart, diğer yandan; bizi her konuda taklit eden Osmanlı İmparatorluğu'nun serbest ticareti uygulamamasının akıl alır gibi olmadığını belirtmiş, bunu anlamamız ve bunun önemini anlatmamız gerekiyor demiştir.[11] Esasen Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisinin bir hammadde üreticisi olarak İngiltere'ye eklemlenmesi gerektiğini savunmuş bunu da; "Türkiye en kaliteli malı en ucuz fiyata almak istiyor ve bu pratik kuralları bozabilecek her şeye karşı

[10] Bernard Semme, **The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850**, Cambridge, Cambridge University Press, 1970,s.136

11 David Urquhart, **Turkey and Its Resources: Its Municipal Organization and Free Trade; The State and Prospects of English Commerce in The East; The New Administration of Greece, Its Revenue and National Possessions**, London, Saunders and Otley, 1833, s..194

geliyordu. Aydınlanmış varlıklı Türklerin çoğu üretilmiş malların ihracatının artmasından yanaydılar. Bu da tüccar ve üreticilerin olduğu kadar çiftçilerin de ellerinde bir zenginliğin birikmesi ve ihtiyaçları olan ürünleri ucuz bir şekilde almalarına olanak sağlayacaktır. Üretim ve tüketimin artması hem kişisel doyumu sağlıyor hem de ulusal zenginliğe önemli bir katkı sağlıyor."[12] diyerek karşılıklı bir faydanın olduğu ısrarla belirtiliyordu.

Urquhart; zaman ve detay vermeden bir Osmanlı Devleti'ndeki bir ekonomik dönüşümü çalışmasında anlatıyor; "İngiltere'nin endüstrileşmesinin aslında gözle görünür herhangi bir bağlantısı olmayan toplumlar üzerinde de büyük etkileri vardır. Bunu Türkiye ile örnekleyebiliriz. Örneğin Türkiye'deki herhangi bir şehri ele alalım. Burada mısır, tütün ve pamuk yetiştiriliyor, yeterince su kaynağı var. Yani hayatın devamlılığı için gerekli her şey burada bulunuyordu ve sadece kendilerine yetecek kadar üretim yapıyorlar. Bu durumda bu şehrin bir yarısı pamuğu üretmek için çalışıyorken diğer yarısı pamuğu kıyafet, halı gibi ihtiyaçlara dönüştürmek için iş gücüne katılıyordu. Burada yaşayanlar zenginleşmek, bilgi edinmek veya çevre şehirler ile iletişime geçerek alışverişte bulunmak gibi düşünceleri yoktu. Çünkü kendi pamuklarını ucuza üretebiliyor ve işleyebiliyorlardı. Fazladan üretim yaparak artığı satmak onlar için mantıklı bir seçenek değildir. Ne zaman ki fiyatlar düştü satın almaya eğilim dürtüsü şekillendi ve böylece var ola gelmiş tüm yaşam senaryosu değişti. İletişim kanalları açıldı, ilişkiler kuruldu, istekler ortaya çıktı ve ticaret gelişti. Ticaret her şekilde bu etkileri ortaya çıkarır."[13]

Urquhart, İngiltere merkezli olarak yaptığı tanımlamalarda o kadar ileriye gidiyor ki İngiltere'yi bir yandan insan vücudundaki kalbe bir yandan da bir vitrine benzetiyordu; "İngiltere dünyanın üretim vitrini olarak görülebilir. Bu durumda dünyanın geri kalan bölgelerindeki tüm çiftçiler bu vitrinde yer alan ürünlerin hammaddelerini yapan bir kaynaktır. Hammaddenin olmadığı bir durumda da bu vitrin boş olacaktır."[14]

Dünyayı bir insan vücuduna benzeten Urquhart, İngiltere'nin bu bünyenin kalbi, diğer ülkeleri ise vücudun diğer organları olduğunu belirtmiştir. Kalbin çalışmaması

[12] **A.e**. s..196
[13] **A.e**. s..142
[14] **A.e..,** s.144

durumunda çevrede yer alan ülke ve ekonomilerin çok ciddi bir sıkıntı yaşayacağını ve felaketlerle karşı karşıya kalacaktır. Diğer yandan organların belirli kısımlarının çalışmaması durumda ise asıl zararı kalbin göreceğini belirtmiştir".[15]

Urquhart'ın çabaları 5 yıl sonra kendisine vücut bulmuş ve 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile İngilizler "En ziyade müsaadeye mazhar millet" konumunu kazanmıştır. Diğer taraftan bu antlaşma ile Osmanlı Devleti'nde ihracat yasakları kaldırılmıştır. Antlaşmanın bir başka sonucu ise yed-i vahit denilen tekeller kaldırıldı ve gümrük vergileri Batılıların lehine düzenlendi.[16]

Bu antlaşmaya göre İngiliz tüccarlar Osmanlı İmparatorluğu'nda üretilen tüm malları ve ürünleri satın alabileceklerdir. Ayrıca İngiliz tüccarlar Osmanlı vatandaşlarının verdiği gümrük vergileri ile aynı vergileri ödeyebiliyor ve Osmanlı İmparatorluğu Devleti ihracat üzerindeki tüm kısıtlamaları kaldırmıştır. Pratikte İngiliz ürünleri Osmanlı topraklarına %3 gümrük vergisi ile girebilirken Osmanlı malları ülkeden çıkmak için %60'lık bir gümrük vergisi ödemesi gerekiyordu.

Baltalimanı Ticaret Antlaşması 18. Yüzyılın sonlarından itibaren dönüşüm içinde olan iktisadi, sosyal, siyasal ve askeri dengeleri, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki eşitsiz ilişkileri yansıtmaktadır. Uzun vadeli olarak bakıldığında bu antlaşmanın Osmanlı hükümetlerinin bağımsız dış ticaret politikası izleyebilme seçeneğini ortadan kaldırdığını görüyoruz.

Sonuç olarak bu antlaşma Osmanlı İmparatorluğu'nun bir hammadde ihracatçısı ve mamul mal ithalatçısı olarak dünya kapitalist sistemine açılması ve eklemlenmesi sürecindeki en radikal adımdır dersek abartmış olmayız. Bu antlaşma bir neden olmaktan çok bir sonuçtur. Doğal olarak bu sonucun etkileri sadece ekonomik olmayacaktı, Tanzimat fermanı, ademi merkeziyetçilik, reformlar, toplumsal dönüşüm olmak üzere birçok etkisi olacaktı.

Dönemi derinden etkileyen bir başka süreç ise Tanzimat Fermanı'dır. Tanzimat sadece bir belge olmanın ötesini geçerek Osmanlı İmparatorluğu'nu neredeyse tüm alanlarda tepeden tırnağa kadar bir değişim sürecine sokmuştur.

Tanzimat sözcüğü nizam verme anlamına gelen "tanzim" sözcüğünün çoğuludur. II. Mahmut'un ölümünden beş ay sonra 3 Kasım 1839'da Müslüman

[15] **A.e**.., s.145
[16] **A.e**.., s.199

olan ve olmayan halkların ileri gelenlerin önünde yayınlanan bildiriye "Tanzimat Fermanı" denmiştir. Bununla Dışişleri bakanı Reşit Paşa'nın daha eski padişah sağ iken Avrupa devlet adamları ile yaptığı konuşmalardan edindiği bir reform programı ilan ediliyordu. Reşit Paşa esas olarak "değişmez müesseseler" olarak tanımlanan kurumların üzerinde ısrarla durmuş ve hatta padişahlık kurumunu bile sorgulamaya kadar fikirlerini ileriye götürmüştür.[17]

Tanzimat doruk noktasına 1876'da ilk Osmanlı Anayasası'nın ilanıyla ulaşacak bir reform hareketi, sultanların ve çevrelerindeki insanların uzun bir süreden beri kendilerine sorup durdukları bir soruya yanıt vermeye kalkar; "İmparatorluk nasıl kurtarılacak?" Önerilen çözüm birkaç temelde özetlenebilir: İdarede merkeziyetçilik, devlet çarkının çağdaşlaştırılması, toplumun Batılılaştırılması, -hayli sınırlı da olsa- hukukun ve eğitimin dinden bağımsız duruma getirilmesi.[18]

Tanzimat döneminde çok canlı ve entelektüel kapasitesi yüksek eğitimli bürokratların olduğu kadar nitelikli bir orta sınıfın da dönemidir. Bu sınıf geçmişe nazaran kahvehanelerde tartışma yapmak yerine artık gazetelerde fikirlerini beyan ediyorlardı.[19] Bu ortam kendini hayatın tüm alanlarında var etmiş ve toplumun önemli bir kesimini dönüştürmüştür.

Tanzimatın ekonomik yönü incelendiğin de ise iç ve dış ticaretin gelişimi, tarımda meta üretimine geçiş, tek para sistemine yöneliş ve para ve kredi kurumlarının doğuşu, iktisadi bütünleşme için gerekli ulaşım –iletişim ağının oluşturulması ve ticaret kanunnamelerinden ticaret odalarına, yasal ve kurumsal düzenlemelere girişilmesi açısından bir dönüm noktası olarak görülmektedir.[20]

Tanzimat'ın kurucuları, Batı'nın askeri ve idari yapısını Osmanlı İmparatorluğu'na aktarırken Batı'nın günlük kültürü de ikinci defa etkin bir biçimde imparatorluğa girmişti. Giyim, ev eşyası, paranın kullanışı, evlerin stili, insanlar arası ilişkiler "Avrupai" olmuştu. [21]

---

[17] Şerif Mardin, "Tanzimat Fermanı'nın Manası: Yeni Bir İzah Denemesi, Tanzimat – Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu", **Tanzimat**, Ed. Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2011, s.151

[18] Paul Dumont, "Tanzimat Dönemi (1839-1878), Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II- Duraklamadan Yıkılışa", Ed. Robert Mantran, 2.bs., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2012, s.55

[19] İlber Ortaylı, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, İstanbul, Alkım Yay., 2005, s.259

[20] Zafer Toprak, İktisat Tarihi, Türkiye Tarihi 3-Osmanlı Devleti 1600-1908, Ed. Sina Akşin, İstanbul, Cem Yay., 2011, s.234

[21] Şerif Mardin, **Türk Modernleşmesi**, 20.bs.,İstanbul, İletişim Yay.,2011, s.13

Sultan Abdulhamit rejiminin üçte ikisi modern tarihteki en uzun dönemli deflasyonun olduğu büyük ekonomik depresyonu olan 1873–96 yılları arasına denk geldi. Osmanlı üretimini daha rekabetçi kılmasından ziyade ekonomik istikrarsızlık ve Osmanlı dış ticaretine ciddi bir darbe vurmasıyla birlikte büyük siyasi ve kültürel problemlere neden oldu. Dönemin tüm zorluklarına rağmen ikinci Abdulhamit yönetimindeki Osmanlı ekonomisi modern bir ekonomi haline geldi. Sultanın bürokratik etkileri azaltma ve bütçeyi dengeleme çabalarına rağmen 1877-78'deki Rus-Osmanlı savaşından sonra Osmanlı borçları katlanarak artarak mali krizin önünü açtı. 1879'da Devlet Galatalı bankerlerden aldığı 8.72 milyon lira borcun amortisman ve faiz ödemelerinin yönetilmesi için özel bir kurum oluşturdu. Bu kurum borcu ödemek için sabit vergiler monopol gelirleri topluyordu. 1881'de Sultan borçların yeniden yapılandırılmasını emretti. Bunun sonucunda borç 239.5 milyondan 125.3 milyona ve yıllık faiz ve amortisman ödemeleri 13.2 milyondan 7.6 milyona düşürüldü. 1881'de Berlin Kongresi'nin şartlarından biri olan Kamu Borç Yönetim Kurumu (Duyun-u Umumiye) Rusya'ya olan savaş tazminatları da dâhil tüm borçları yönetmek üzere kuruldu. Bu kurumun yönetimi Galatalı Bankerlerden bir temsilci, Rusya dışındaki büyük güçlerin temsilcilerinden oluşuyordu. Yönetim Osmanlı Gelirlerinden vergiler toplayarak her yıl borcun %5'ini (%1 anapara %4 faiz olmak üzere) ödemeyi planlıyorlardı. 1881–82 ve 1911–12 yılları arasında bu kurumun geliri 2.54 milyondan 8.16 milyon liraya ve devlet içindeki payı %17'den %27'ye çıkmıştır. Duyun-u Umumiye karşı halkın olumsuz tepkisi Türkçülük ve akabinde Türk Milliyetçiliğinin ortaya çıkmasında önemli rol oynamıştır. Bir diğer önemli sorun ise ticaretin zayıf olmasıydı. Amerika'nın Avrupa'ya tarım ürünleri ve hammadde ihracatında ilk sırada olması ve Osmanlı ihracatının büyük bölümünü oluşturan malların fiyatlarındaki düşüş önemli sebeplerden biridir. Bir diğer sebep ise Osmanlı ithalat fiyatlarının özellikle endüstriyel ürünler ve askeri malzemeler olmak üzere aynı ölçüde düşüş göstermemiş olmasıydı. Yine de Devlet bu ticaret dengesizliklerinin kontrolden çıkmasına izin vermedi. Sonuç olarak bu dönem boyunca dış ticaret açığı aynı kaldı. Elbette bu başarının altında yatan birçok etken vardı. Bunların ilki devletin Osmanlı parası ile yabancı para arasındaki değeri stabil tutmasıydı. İkinci olarak bu dönemde Osmanlı hammaddelerine Avrupa'dan talep ciddi oranda arttı. Üçüncü olarak Tanzimat'ın son on yılında korumacı politikalar

üretilmeye devam edildi. Tüm bunlar devleti, global rekabetten korumak, Osmanlı sanayii ve tarım üretimini arttırmak ve uygulanan kapitülasyon sınırları içerisinde ihracat oranını arttırmak için tasarlanmıştı. Tarımı teşvik amacıyla devlet tarım okulları açtı, model çiftlikler kurdu ve dış pazarın talep ettiği ürünleri üreten çiftçilere vergi kolaylığı sağladı. 1888'de 10 milyon lira anaparayla Ziraat Bankasını kurdu. [22]

2.2. İlk Sigorta Uygulamaları

Türkiye Sigorta sektörü şu anki rakamlara bakıldığı zaman ortalama %10–25 arasında büyüme kaydeden ve 5 milyar Euro civarına toplam üretime sahip yapısı ile Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da market lideri diğer taraftan Avrupa'nın ise en gerilerinde yer almaktadır.[23]

Türkiye eğer hala Avrupa ülkelerinin gerisinde bir performans sergiliyorsa bunun bir nedeni de sigortacılık alanında özellikle Cumhuriyet öncesinde bir geçmişe sahip olmasına rağmen bu geçmişi bilmemesi veya yanlış bilmesidir. Zira geçmiş deneyimleri ve süreçleri bilmeden yapılacak olan değerlendirmeler tamamen yanlış olmasa bile eksik olacaktır. Avrupa ülkelerine baktığımızda sigortacılığın kendi ülkelerindeki tarihleri konusunda çok ciddi bir külliyata sahip olduklarını ve bunu da kurumsallaştırdıklarını görüyoruz.

İçinde yaşadığımız bu topraklar sadece Türkiye'nin değil özellikle Ortadoğu, Balkanlar ve Kuzey Afrika'nın da geçmişini, köklerini barındırmaktadır. Sigortacılık alanında bu bölgelerde yapılan araştırmalarda başlangıç noktası olarak Osmanlı İmparatorluğu alınmaktadır. Doğal olarak sigortacılığın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki serüvenini inceleme çabası bu bahsedilen ülkelerin de geçmişini içermektedir. Bir diğer konu ise Sigortacılığın kapitalizm ve liberalizmin bu topraklardaki durumudur. Sigortacılık, bankacılık ile birlikte finans kapitalin temelini oluşturmaktadır. Hatta bazı noktalarda sigorta fikri ve felsefesi; kapitalizmin toplum içinde kılcallaşması ve kendini var etmesi adına bankacılıktan çok daha önemli bir

[22] M.Şükrü Hanioğlu, **A Brief History of The Late Ottoman Empire**, New Jersey, Princeton University Press, 2008, s.135-136

[23] Vlad Boldijar, **"Anadolu Sigorta: Mergers and acquisitions will continue on the Turkish Market**", (Çevrimiçi) http://www.xprimm.com/ANADOLU-Sigorta-Mergers-and-acquisitions-will-continue-on-the-Turkish-market-articol-117,124-4235.htm 23 Ekim 2013

rol oynamakta, geçmiş toplumsal ilişkilerin çözülmesinde başat bir fonksiyonu vardır. Bu anlamda ülkemizde; sigortacılığın olmadığı bir kapitalizm çözümlemesi eksik olacaktır.

Bir diğer konu ise sigortanın pazarlanması konusudur. Sigortanın satın alıcısı kuşkusuz bireylerdir ve bu bireyler sigortayı satın alırken veya satın almama kararı verirken sadece gelir düzeyleri veya dini inanışları değil birçok faktör etkilidir. Bu faktörler çözümlenmeden yapılan çalışmalar eksik kalacaktır. Bu anlamda sigortaya ve bu topraklardaki sürecine bakış açısının doğru temellendirilmesi için verilerin doğru olması ve sürecin izlenmesi gerekmektedir. Zira çıkış noktası ve sürecin doğru izlenmesi bugünü anlamamız için bir anahtar görevi görecektir. Bu anlamda çıkış noktası çok önemlidir ve bu bölümde bu çıkış noktasını anlamaya çalışacağız.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın ne zamandan beri ne şekilde uygulandığı konusu tartışmalıdır. Bu konuda yapılan çalışmalar birincil ve ikincil kaynaklara dayalı olarak ikiye ayrılmıştır. Birincil kaynaklara dayalı olarak yapılan çalışmaları da kendi içlerinde üçe ayırabiliriz. Bunlardan en önde geleni Fatih Kâhya'nın Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık adlı eseridir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ne dayanan bu çalışmada Fatih Kâhya deniz nakliyat sigortacılığının 18.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesinde uygulandığına dair arşiv vesikalarını ortaya koymuştur.[24] Kâhya, temel kaynak noktası Osmanlı Arşivi olduğu için sigortacılık konusunda ele aldığı vesikalarda devletin bir şekilde taraf olduğu veya üçüncü bir taraf olarak bir anlaşmazlık çıkması halinde devreye girdiğini belirten belgelere bağlı kalmıştır Bu sigorta sözleşmeleri tüccarlar arasında yapıldığı için devletin kendi kayıtlarında çıkması olası değildi. Kâhya, çalışmasının ilerleyen kısımlarında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk sigorta uygulamalı konusunda yapılan çalışmaları anlatmış ve yangın sigortacılığının başlangıcının değil ama yoğunlaştırmasını 1870 Büyük Pera Yangını ile sağladığını belirtmiştir.[25]

Bir diğer çalışma ise Murat Baskıcı'nın dönemin İngiliz Konsolosluk Raporlarına dayanarak hazırladığı Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860–1918 adlı makalesidir. Bu makalede Baskıcı 1860'dan önce sigorta faaliyetleri

[24] Fatih Kahya, **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık**, İstanbul, Libra Yay., 2010, s.79
[25] Kahya, **a.g.e**., 72-80

hakkında bilginin mevcut olmadığını savunmaktadır.[26] Bu açıklamada ise Osmanlı kaynakları göz ardı edilmiştir. Zira ilerde göreceğimiz gibi 1860'dan önce özellikle deniz nakliyat sigortası hakkında çok önemli bilgiler mevcuttur. Baskıcı da kendisinden önceki yapılan çalışmaları tekrar ederek 1870 Büyük Pera Yangınını bir milat olarak kabul etme eğilimindedir.[27]

Diğer iki çalışma ise yabancı kaynaklara dayanan ve çalışmamızın başlangıç noktasında verilerin örtüştüğü eserlerdir. Bunlardan ilki Orhan Kurmuş'un Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi adlı eseridir. Yıllarca İngiliz arşivlerinde birincil verileri toplayarak oluşturduğu bu eserde Kurmuş, İngiliz emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu'na girme sürecini inceliyor, emperyalizmin yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalizme entegre olmasının ana çizgilerini ortaya koyuyor. 1850-1913 yılları arasında, İngiliz şirketlerinin ve İngiliz devletinin liman kenti İzmir ve Batı'daki demiryolları ve diğer projelerini merkeze koyarak önemli incelemelerde bulunuyor. Kurmuş ;

"1863 yılında Londra Sun Insurance Kompany İzmir'de bir şube açtığı zaman, Türkiye'de gemicilik riskleri dışındaki riskleri de paylaşan ilk sigorta şirketi kurulmuş oldu. Şirketin primleri genellikle yüksek olarak nitelendirildiyse de, tüccarlar bütün depoları yangın tehlikesine karşı sigorta ettirmekte gecikmediler."[28]

diyerek bizlere 1863 yılını işaret etmektedir. Gerçi burada Sun Sigorta Şirketinin Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz nakliyat dışındaki riskleri kabul eden ilk sigorta şirketi diyerek çok iddialı bir yaklaşımda bulunuyor.

İlerde göreceğimiz gibi Sun Sigorta Şirketi 1863 yılında İzmir'de ilk acentesini açtığı zaman kendinden önce var olan sigorta şirketlerinin olduğunu belgelerden anlıyoruz. Kurmuş, eksikliklerine rağmen çok önemli bilgiler vermiştir. Üzücü olan konumuz açısından eser veren müelliflerin bu çalışmaya hak ettiği ilgiyi göstermemeleridir.

Bir diğer çalışma ise Cornel Zwierlein tarafından The Burning of Modern City Istanbul as Perceived by the Agents of the Sun Fire Office, 1865–1870 adlı makalesidir. Zwierlein, yangınların modern şehri nasıl oluşturduğunu İstanbul

[26] Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", **A.Ü.S.B.F. Dergisi**, Cilt 57 Sayı 4, Ekim-Aralık 2002, , s.5
[27] Baskıcı, **a.g.m**,s.31
[28] Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Ankara, Savaş Yayınları, 1982, s.70

örneğinden ve Sun Sigorta Şirketinin ilgili kayıtlarından izlemektedir.29 Zwierlein, Sun Sigorta Şirketinin arşivinde yaptığı çalışmada verilerimizi doğrulayan sonuçlara ulaşmış, İstanbul üzerine yoğunlaşmıştır. Çalışmasında yangın ve modern şehirler üzerine olması nedeniyle sigortacılığın diğer önemli unsurları bu makalede yer almaktadır.

Osman Nuri Ergin'in hazırladığı Mecelle-i Umur-u Belediye'de ise;
"Sigorta muamelatının Memalik-i Osmaniye'de hangi tarihten itibaren tatbik olunduğuna dair kati bir malumata destres olunamamıştır. Herhalde Tanzimat-ı Hayriyye'den ve bilhassa Avrupa ile iyiden iyiye münasebatımızın başladığı tarih olan Kırım Muharebesi'nden (1270) sonra memleketimizde ca-yı kabul bulduğuna hükmedilmektedir."[30] görüşü savunulmuştur. Esas itibarıyla doğru bulduğumuz bu görüşler kendisinden sonra gelen çalışmaları da etkilemiştir.

Bülent Nuri Esen, Sigorta Bilgisi çalışmasında; "17. yüzyıl sonuna ait, Ermeni veya Yahudi tacirlerle, yabancı şahıslar arasında çıkan ihtilafları halleden bazı Garp memleketleri mahkemelerinden verilmiş kararlar, sigortanın Türkiye'de de tatbik edildiğini ortaya koymaktadır. Bundan başka, Liman Odası'nın salahiyetleri hakkındaki metinlerden, bu merciin sigorta anlaşmazlıklarına da bakacağı anlaşılıyor. Bu itibarla, müessesenin memleketimizde kullanılmakta olduğuna tereddüde yer yoktur." [31] diyerek önemli açıklamalarda bulunmuştur. Bu çalışmada önemli görüşleri barındırmakta fakat en büyük eksiklik olarak görüşlerin temellendirildiği kaynakların olmayışı en önemli eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bugüne kadar yapılan çalışmalarda sürekli olarak tekrar edilegelen ve doğru olarak kabul edilen yargıları ise kolektif bir yayında dile getirilmiştir. Hangi kaynağa dayandırıldığı belli olmayan bu görüş ise; Pera yangınından önce deniz sigortaları ile ilgili olarak Osmanlı Devleti'nde Giorgio ve Roberto kardeşler tarafından 1862'de İstanbul'da Riunione Adriatica di Sigurta (RAS)'ın bir acentesi açılmış ve 1874'e kadar faaliyetini sürdürmüştür. Pera yangınından sonra İstanbul'da üç İngiliz sigorta

[29] Cornel Zwierlein, "The Burning of Modern City? Istanbul as Perceived by the Agents of the Sun Fire Office, 1865-1870", **Flammable Cities**, Ed. Greg Banloff-Uwe Lübken-Jordan Sand, Wisconsin The University of Wisconsin Press, 2012, s.82-113
[30] Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediyye**, C.1-5, İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yay., No. 21, 1995, s.1150
[31] Bülent Nuri Esen, **Sigorta Bilgisi**, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945, s.10

şirketi (Sun, Northern ve North British), 1878'de de Fransız La Fonciere İstanbul'da faaliyete başlamıştır.32 Birinci bölümde de anlatıldığı gibi bu görüş o kadar çok benimsenmiştir ki Türkiye Sigorta Birliği resmi internet sayfasında bile bu görüş dile getirilmiştir.[33] Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın başlangıcını Şevket Pamuk ise 1833'lere götürmektedir.[34]

2.1.1 Deniz Nakliyat Sigortası

Deniz nakliyat sigortasından bahsetmek için öncelikli olarak ticaretin varlığından, niceliksel ve niteliksel boyutlarını da ortaya koymak gereklidir. Zira sigorta denen mekanizma eğer hasarın finansal olarak tazmin edilmesine dayanıyorsa öncelikli olarak hasar görecek bir varlığın olması gerekmektedir. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki deniz nakliyat vasıtasıyla yapılan ticarete odaklanmamız gerekmektedir. Bu bilinmeden yapılacak olan yorumlar eksik olacaktır. Diğer taraftan bunun bilinmesi halinde deniz nakliyat sigortasının kesin olarak bilmesek bile genel hatlarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda ne zamandan beri uygulandığı konusunda bir yargımız oluşabilir.

1600'lü yıllarda Osmanlı İmparatorluğu nüfusu 35 milyon kadardı. Avrupa'nın toplam nüfusu aynı dönem için 77.9 milyon olduğu düşünüldüğünde Osmanlı İmparatorluğu pazarının büyüklüğü daha net anlaşılabilir. Doğal olarak pazarın bu kadar büyük olması tüccarların iştahını kabartıyordu. Osmanlı İmparatorluğu işe Avrupa arasındaki ticaret ezici bir şekilde deniz nakliyat yoluyla karşılanıyordu. Osmanlı İmparatorluğu limanlarına gelen mallar başkent olmak üzere büyük şehirlerin ihtiyacını karşılıyordu. Deniz nakliyat yoluyla gerçekleşen büyük miktardaki bu ticaretin güvencesiz bir şekilde yapılması düşünülemezdi ve doğal olarak da gemiler sigortalıydı.[35]

---

[32] Haydar Kazgan- Alkan Soyak-Murat Koraltürk, **Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz**, İstanbul, Koç Allianz Yay., 1998, s.36

[33] Türkiye Sigorta Birliği, Türkiye'de Sigortacılık", (Çevrimiçi) http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439 23 Ekim 2013

[34] Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, Tarih Vakfı Yurt Yay.,3.baskı, İstanbul, 2005 , s.174-175

[35] Franco Franceschi- Richard A-Goldthwaite-Reinhold C. Muelle, **Il Rınascımento Italıano E L'europa volume quarto Commercio e cultura mercantile,** Verona, Fondazione Cassamarca - Angelo Colla Editore, 2007, s.136

Diğer taraftan sadece Avrupalılar Osmanlı Liman kentlerinde ticaret evleri açmıyorlardı. Aynı zamanda Osmanlı vatandaşları da ticaret yaptıkları Avrupa limanlarında kendi ticaret evlerini açmaya başlamışlardı. Osmanlı tüccarları aslında 16. yüzyılda Venedik'e gitmeye başlamışlarsa da, 1573 barışından sonra sayılarında ciddi bir yükselme olduğuna ve bunun 17. Yy da da devam ettiğine dair kanıtlar bulunmaktadır.[36] Osmanlı ile ticaretin devamlı olacağının önemli bir göstergesi de Türk tüccarlarının konakladığı "Fondaco dei Turchi" adlı kurumun 1621'de kurulmuş olmasıdır. Osmanlı –Venedik ticaretinin farklı bir bakış açısından yapılmış çalışması (Yunanlı Osmanlı vatandaşlarının deneyimleri) da aynı kronolijiyi izler.[37]

18. yy'ın neredeyse tamamında Fransa, İngiltere, Hollanda ve Venedik Osmanlı İmparatorluğu ile barışçıl ve sadece ekonomi temelli bir ilişki kurdular. Bazı zamanlarda Fransa ile İngiltere arasında çeşitli savaşlar oldu ve Bundan da Osmanlı İmparatorluğu fayda sağladı. 1774'e kadar kendi içinde bölgesel koalisyonlarda ve ekonomik birleşmeyi sağlayan deniz ticaret ağları Osmanlı Müslümanlarının eline geçti. Fakat yüzyılın son çeyreğinde durumlar değişmeye başladı. Rusya ile yapılan savaşın kaybedilmesi 1783'te Karadeniz'i Avrupalı tüccarlara açmıştır. Napolyon'un 1798'te Mısır seferi Osmanlı İmparatorluğu'nun güçsüzlüğünü ve Avrupalı rakiplerine karşı savunmasızlığını ortaya koymuştur.[38]

Bu kadar ciddi bir etkileşimin olduğu ticaretin dönüştürücü ve olumlu katkılarını da hesaba katarsak Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz nakliyat sigortasının uygulamasının Avrupa ile eşzamanlı ya da çok az zaman sonra uygulanmış olacağını söyleyebiliriz. Bu görüşün doğrulanabilmesi için çok daha fazla araştırma yapmaya ve Venedik arşivlerinde çalışılması gerekmektedir.

Dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da ilk uygulanan sigorta türü deniz nakliyat sigortasıdır. Deniz nakliyat sigortası İmparatorluğun özellikle İstanbul, İzmir, Trabzon gibi limanlarındaki yabancı sigorta şirket temsilcileri yoluyla ya da bireysel sigortacılar tarafından gerçekleşiyordu.

---

[36] C. Kafadar, "A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima," **Journal of Turkish Studies** 10 (1986), p.191

[37] M. Oikonomou, "Aspects of Greek commercial shipping in the 17th and 18th century: the office of the commercial consul and the consulate of Greek merchants of Ottoman citizenship in Candia," **Paroussia X** (1994),p. 374

[38] Daniel Panzac, International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century, **International Journal of Middle East Studies**, Vol. 24, No. 2 (May, 1992), s.204

Osmanlı İmparatorluğu Limanlarına bakıldığı zaman ilk sigorta benzeri uygulaması deniz ödüncü uygulaması olarak görülür. Deniz Ödüncü uygulaması için şu ana kadar elimizde yazılı bir kanıt olmamasının en büyük nedeni bu tarz anlaşmaların sözlü olarak yapılmasıydı. Limanlarda bulunan noterlerin huzurunda yapılan anlaşmalar adil ve açık şekilde olurdu. Özellikle İstanbul, İzmir, Selanik ve Kahire limanlarında yaygın bir şekilde bu uygulama hâkimdi. [39]

Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanan deniz nakliyat sigortası ile ilgili bilgilerin geneli yabancı kaynaklarda bulunmaktadır. Bu bilgiler yabancı tüccarların Osmanlı ülkesinde ticaret faaliyetlerinin bir parçası olan sigorta oranları ile ilgiliydi. Örneğin 29 Şubat 1708 yılında Hollandalı konsolosluk raporlarına göre Ankara'da ikamet eden ve buraya gelen malları Hollanda'ya gönderen aynı zamanda Hollanda mallarını da bu bölgede satan Hollandalı tüccarlar kendilerine karşı yükselen öfkeden şikâyet etmektedirler. Tüccarlar İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı vatandaşlarının kendi ülkelerinde ticaret yapmaları konusunda ciddi kısıtlamalar koyarken Hollanda'nın Osmanlı vatandaşları için tamamen serbestlik tanıdığı belirtilmiştir. Dikkati çeken nokta ise mektupta Osmanlı tüccarlarının ticaret yaparken Hollandalıların gemilerini ve sigorta sistemini kullandıklarının üzerinde durmuşlardır.40 Deniz nakliyat sigortası konusunda sigorta prim bilgileri de mevcuttu, İzmir-Amsterdam arasında 24 Mayıs 1734'te toplam sigorta bedelinin %3'ü primi gösteriyordu. 15 Kasım 1735'te ise prim %5 idi. Yaz aylarında risk daha az kış aylarında ise daha fazla olduğu için primler de ona göre değişkenlikler gösteriyordu.[41] Bu noktadan da anlaşıldığı üzere Osmanlı tüccarları deniz nakliyat sigortasını kullanmaktaydı.

Diğer bir örnek ise İstanbul'da yaşayan bir Venedik vatandaşının durumudur. Piero Bragadin ilk kez 1594 Mart ayında 19 yaşındayken İstanbul'da bulunmuştur. Ticari ve liderlik vasıflarıyla aktif rol oynamış; tek soylu tüccar olmasından dolayı da gıyabi milli balyos yardımcısı görevi yapmıştır. İyi tanınan biri olduğundan Osmanlı mahkemeleri üst kademelerinde de söz sahibi idi. Örneğin, balyoslar ile aracılığını yaptığı Valide Sultan bir kölesiyle konuşmalarını ona aktarmıştır. Bragadin ile ilgili

[39] John E. Hall, **An Essays on Maritime Loans**, Baltımore , Phılıp H. Nıcklın & Co, , 1811, s.44-45
[40] İsmail Hakkı Kadı, **Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century: Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam**, Leiden , Brill Press, 2012, s.81
[41] İsmail Hakkı Kadı, **a.g.e.**, s.154

olarak balyos Marco Venier'in Bragadin İstanbul'a gelir gelmez onu överek senatoya önermiş olması da kişiliği hakkında önemli ipuçları vermektedir. Venier, Bragadin'i kendinden büyük veya daha deneyimli kişilerden aşağı kalır bir yanı olmayan, son derece cesur, akıllı ve deneyimli olarak nitelendirmiş ve şirinliği, özgürlükçü yapısı ve Türkçeyi yazılı –sözlü çok iyi kullanıyor olmasından dolayı Kral ile Kraliçenin sarayına rahatlıkla ulaşabildiği ve Porte asilzadeleri ile iyi ilişkiler içinde olduğunu eklemiştir. Piero, Venedik fraterna veya aile ortaklığı sınırları içerisinde kendi geniş ailesinin de dâhil olduğu büyük bir aile ticaret ağının İstanbul'daki temsilcisiydi. Bragadin ailesi Adriyatik, Balkanlar, Doğu Akdeniz ve Venedik bölgelerinde ticaretle uğraşıyorlardı. Ayrıca gemicilikle de ilgilenen ailede, o dönemde, Piero en az 4 gemi alıp satmıştır. Bunların yanısıra tahıl ticareti de yapan ailede, Piero Venedik ve çevresine gemi ile Osmanlı tahılları göndermiş, babası da kendi ticaret bölgelerindeki tahılları almıştır. Bir başka kaynak da Zuane Bragadin ve ailesinin Venedik'ten başlayıp İstanbul'da sonlanan yoğun kumaş ticaretinin tam ortasında olduklarını söyler. Birçok asilzade gibi, Bragadin ailesi de sigortaya yatırım yapmıştır. Özetlemek gerekirse, Zuane Bragadin ailesi, Piero'nun İstanbul'a yerleşmesi ve ticaretle doğrudan ilgilenmesi ile kendilerinin temsilcisi olmaktan çıkmasına rağmen, döneminin asilzadeleri gibi farklı yatırım stratejilerine yönelmiş ve sigorta konusunda önemli yatırımlar yapmıştır.[42] Buradan da anlaşıldığı gibi Venedikliler 16. Yüzyıldın sonu itibarıyla sigorta alanında önemli yatırımlar yapan bireysel sigortacılar şeklinde İstanbul'da faaliyet göstermişlerdir.

Bir başka örnek de uluslararası deniz nakliyatı konusunda ilerlemiş olan Hollandalı tüccarlar için yayınlanan sigorta primleridir. Düzenli aralıklarla (özellikle mevsimlik olarak)yayınlanan prim tabloları ve risk tablolarına İzmir ve İstanbul hep yer almaktaydı. Spooner'in konuyla ilgili yaptığı çalışmada 1626, 1686 ve 1728 tarihleri arasında İstanbul ve İzmir'in prim tablosunu görmek mümkündür.[43]

Daha önceki bölümlerde de anlatıldığı üzere modern sigortacılık alanın ilk olarak fikirlerini beyan eden İbn Abidin (ölümü 1836)'die. İbn Abidin 1824 yılında deniz nakliyat sigortasının caiz olup olmadığı konusunda fikirlerini beyan etmiştir.

[42] Eric R Dursteler, **Venetians in Constantinople: Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranea**, Baltimore, The Johns Hopkins University Press,2006, s.46-47
[43] Frank C. Spooner, **Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780**, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, s.165

Abidin'in bahsettiği kadarıyla sahil bölgelerinde deniz nakliyat sigortası tüccarlar tarafından yaygın bir şekilde yapılan bir uygulamadır.[44]

Deniz nakliyat sigortası daha önceden de belirtildiği gibi uygulanan ilk sigorta türüdür. Osmanlı İmparatorluğu'nda da kuşkusuz ki bu uygulanıyordu. Önümüzde duran soru ise bu uygulamanın ne zamandan beri devam ettiğidir? Osmanlı Arşivlerine bakıldığında en eskiye giden belgeler şimdilik 18. Yüzyılın son çeyreğini işaret etmektedir. Şimdilik dememizin özel bir anlamı var zira hem ileride çıkacak belgeleri göz ardı etmememiz hem de Venedik, Ceneviz, İngiliz ve Fransız arşivlerinde de konuyla ilgili belgelerin olduğu varsayımıdır.

Osmanlı Devleti her zaman pragmatist bir bakış açısına sahip olmuştur. Bu nedenle sigortaya da bakış açısı yine pragmatisttir. Zira zarar ve ziyanlardan korumak için sigorta sisteminin yararını belgelerden anladığımız kadarıyla ilk olarak Osmanlı Devleti kullanmıştır. Diğer bir deyişle Osmanlı devleti risk algısı gelişmiş ve bu risk yönetimi için çeşitli araç arayışlarına girmiştir. Diğer taraftan toplumun genel katmanının sigortanın fonksiyonunu anlaması için hem yangın sigortacılığının gelişmesi gerekecekti.

Konumuzla ilgili ilk belge 1775 yılına aittir. Bu belgeye göre Dals Nam Fransalı kaptanın yükü ile Orfan iskelesinden İstanbul'a naklettiği buğdayın tersane ambarlarına teslim eylemiş olduğu beyanıyla navul ve sigortasının itası hakkında Fransa Sefareti istek yapmıştır;

" Vech-i meşrûh üzere kapudan-ı mersûm sefînesine mûmâ-ileyh ma'rifetiyle Urfan İskelesinde mevcûd olan mîrî hıntadan ber-mûceb-i irsâlilye yalnız sekiz bin üç yüz kil hınta tahmîl ve Âsitâne'ye nakl olunup devr-i kîl olundukda gayr-ı ez- (silik) yalnız sekiz bin yetmiş yedi buçuk kil hınta teslîm-i anbar-ı tersâne olunmağla ilm ü haber içün yedine işbu tezkire virildi"[45]

Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla nakli yapılacak mallar için önce bir gemi kiralanıyor ve bu gemi sahibi aynı zamanda sigortacı gibi davranarak deniz nakliyat sigortasını da yaptırıyordu. Dikkati çeken bir başka husus ise sigorta ve kira ücretinin kaptanın vatandaşı olduğu Fransız Konsolosu tarafından talep ediliyor olmasıdır.

[44] Hasan Hacak, İslâm Hukukunda Sigorta ve Fıkıh Bilginlerinin Sigortaya Yaklaşımının Genel Bir Değerlendirmesi, M**.Ü. İlâhiyat Fakültesi Dergisi** , C.30 (2006/1), 32
[45] BOA C.HR. 8945/179

İleride de göreceğimiz gibi özellikle Osmanlı İmparatorluğu devleti ile yapılan direkt işlemlerde bir sorun çıkması halinde sigortacının bağlı bulunduğu ülke konsolosluğu devreye girerek talepte bulunmaktadır. Yapılan sözleşmenin detaylarına baktığımızda ise yükün tamamının ambarlara teslim edilmesi karşılığında nakliyat ve sigorta için kile başına onar paradan anlaşıldığını görmekteyiz;

"…sekiz bin yetmiş iki kil tersâne-i âmire anbarlarına teslîm etmekle mukâvele olunduğu vech üzere nevl ve sigortasıçün beher kiline onar paradan kapudan-ı mersûmun hesâbı rü'yet ve îcâb eden nevli i'tâ buyrulmak bâbında emr-i âlîleri ricâ ve niyâz olunur bâkî emr ü fermân devletlü sa'âdetlü sultânım hazretlerinindir"[46]

Yukarıda da görüldüğü üzere sigorta ücreti ile nakliye ücreti birbirinden ayrılmamış durumdadır. Hem sigortacı ile nakliye yapan kişinin aynı olması hem de sigorta ücreti ile nakliye ücretinin birbirinden ayrılmaması hala "commenda" tarzı bir ortaklık tipini hatırlatmaktadır. Diğer taraftan sigorta kelimesinin ayrı olarak belirtilmesi ise sigortanın artık nakliyatın bir eki olmaktan çıkmaya ve bağımsızlaşmaya başladığını göstermektedir.

Diğer bir belge ise 1789 yılına aittir. Belgede Sinob ve Samsun iskelelerinden Anapa ve Soğucak taraflarına ve Bergos'tan İstanbul ve İsakcı'ya sigorta tabir olunur kefaletle miri buğdayı naklini ne türlü şartlar altında Galata'da mukim Fransa tüccarının deruhte edeceklerine (22.000 para) dair tafsilatı havi Fransa sefiri tarafından takrir bulunmaktadır. Belgede dikkati çeken ilk husus sigortanın kefalet sistemine benzetilmesidir;

"Karadeniz'de vâki gerek Sinob ve Samsun iskelelerinde Anapa ve Soğucuk taraflarına ve gerek Bergos'dan Asitâne ve İsakça câniblerine sigoriyle ta'bîr olunur kefâletle mîrî mübâya'a hıntasının nakli husûsuna…"[47]

İslam'ın doğuşundan itibaren kullanılan kefalet sistemi ile nispeten çok yeni olan sigorta sisteminin benzetilmesi çarpıcıdır. Zira burada devlet başlangıçta sigortaya daha önceki deneyimlerin verdiği bir bakışla yaklaşarak bir nevi sigortanın meşruluğunu da sağlamıştır.

[46] BOA C.HR. 8945/179
[47] BOA C.HR. 7798/156

Devlet buğdayın belirlenen yerlere buğdayın naklinin yapılması için Galata'da yerleşik Fransız tüccarlara başvurup bir anlaşma yapıyor;

"husûs-ı mezbûr bu dâ'îleri tarafından Galata'da mukîm Frnaçe tüccârı kullarına îrâd ve teklîf olundukda Karadeniz ahvâline ve muhâtarât-ı müte'addisine nazaran mezkûr sigoriye kefâleti ve nevl-i sefîne içün Bergos'dan İsakça'ya beher İstanbulî kili on beş para ve Bergos'dan Asitâne'ye ve Sinob ve Samsun iskelelerinden Anapa ve Soğucuk taraflarına yirmi iki bin para cânib-i mîrîden tüccâr-ı mersûmûna virilüp deryâ kazâsından ve düşman ta'arruzundan emin ve maâzallah deryâ ve düşman kazâsına dûçâr olan ol mikdar hıntanın beher kiliçün tüccâr tarafından cânib-i mîrîye ikişer kuruş edâ ve ziyâde ve noksanına karışmayıp…"[48]

Yukarıda da görüldüğü üzere sigorta ücreti nakliye ücretinden ayrılmamış fakat nakliye ücretinin içine de alınmamıştır. Bir önceki örnekteki durumun aynısı burada da geçerliğini korumaktadır. Burada bahsi geçen Fransız tüccarların bu nakli kendi mi yapacakları yoksa yaptıracakları konusu hakkında bir bilgi yoktur. Diğer taraftan anlaşma detayları şöyledir; nakliye ve sigorta ücreti dâhil olmak üzere Bergos'tan İsakça'ya kile başına on beş para, Bergos'dan Asitâne'ye ve Sinob ve Samsun iskelelerinden Anapa ve Soğucuk taraflarına yirmi iki bin para şeklindedir. Anlaşmada geminin kaza yapması ve düşman tarafından saldırıya uğraması sonucunda doğacak zarar kile başına ikişer kuruş şeklinde Fransız tüccarlar tarafından tazmin edilecektir. Bir diğer husus ise varış noktasında buğdayın eksik çıkması durumunda tüccarların herhangi bir sorumluluk kabul etmemesidir. Bu da bize yapılan anlaşmanın sadece batma ve düşman saldırısına karşı bir teminat verdiğini bunun dışında özellikle yükleme ve boşaltma sırasında meydana gelebilecek malzeme eksilmesi için bir tazminat öngörmediğini ortaya koymaktadır. Fransız tüccarlar burada sigortacı konumunda hareket etmişlerdir. Fakat hala sadece sigortacılığın yapıldığı bağımsız bir yapıdan bahsetmek mümkün değildir. Yani sigorta ücreti nakliye ücretinden bağımsızlaşmamış aynı zamanda sigortayı nakliye ile birlikte değil ayrı fiyatlandırma ile nakliyeciden bağımsız yapılması durumu da yoktur.

[48] BOA C.HR. 7798/156

Eksikliklerine rağmen 18. Yüzyılın son çeyreğinde yukarıda detaylarını gördüğümüz olaylar sigortacılık açısından çok önemlidir. Zira sigorta uygulaması nakliye ile birlikte bile olsa ilk defa belgelere yansımıştır. İki örnekte de devletin tüccarlar ile yaptığı anlaşmaları kapsaması bireylerin kendi aralarında yani devletin taraf olmadığı anlaşmaların belgelere yansımadığını göstermesi bakımından ilgi çekicidir.

Bir başka belge ise 1799 tarihlidir. Bu belgeye göre İngiltere konsolosu olan İsmail Efendi donanma için satın alınan malzemelerin gönderilmesi için sigortanın gerek olup olmadığını merkeze sormaktadır;

"….makara dili yaptıkları Linyo/santo nâm ağaç Amerika'dan gelmekle gayrı mahalde bulunmayup ve fi'l-vâki´ makara takımı i´mâlinde dahî bunların mahâreti müsellem görünür her ne ise memuriyet-i bend-i gânem üzerine cümlesi bir ân-ı akdem tedârikin ve irsâl olunmasına ale'd-devâm vüs´-i âcizânemi sarf ve peyder pey isti´câl ederim. Lâkin (bi-minnet-i te´âlâ) ledâ't-tekmîl ol tarafa gidecek beylik sefîneleri zuhûr idüp ona vazi´ ederler ise yâhut tüccar sefînesi istîcâd ve ona tahmîl ile irsâl ederler ise ni´me'l-matlûb… Ve illâ; tersanelerinden gelüp takdîm-i hâk-i devletleri kılanan cevâb-ı mütercimin siyâk ve sebâkından fehm olunduğuna göre sefîne istîcâdı uhde-i âcizîye kalur ise gerçi devletlerinin ve kulunuzun istîcâdında fark yoktur ki bâzirgâncıdan hâriç olamaz. Lâkin sefîne mellâhına kumanya ve ale'l-hesâb bir mikdâr meblağ taleb ederler mi? Yâhut mühimmât-ı mezkûreyi sigorta etmek iktizâ eder mi?"[49]

Konu hakkında merkezin cevabı elimizde olmamasına rağmen anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı İmparatorluğu Yönetim Kademelerinin sigortanın ne olduğu konusunda bilgileri mevcuttur.

Diğer bir belge ise 1821 tarihlidir. Belgeye göre; Balya, Badre, İnebolu ve İnebahtı kalelerine teslim edilmek üzere, İngiltereli Şoliro bazerganın malı olan ve kile başına sekiz buçuk kuruş satış fiyatı ile iki buçuk kuruş navul ve sigortası bulunan zahireler, Anapoli Kalesi'ne teslim edilmiş olduğundan yarısı peşin verilen paranın diğer yarısının da verilmesi hakkındadır.

[49] BOA HAT 145/06085/00001

"Tersâne-i âmire emîni izzetlü Efendi bendelerinin Bâb-ı Âlîlerine takdîm eylediği bir kıt'a takrîri meâlinde Balya Badre ve İnabolu ve İnebahtı kal'alarıçün Şulber nâm İngilterelü bazirganın malı olarak bundan akdem bâ-irâde-i seniyye sekiz buçuk kuruş baha ve ikişer buçuk kuruş nevl ile sigorta vechle mukâvele ve ma'a nevl beher kili on birer kuruşdan îcâb eden bahâlarının nısfı ber-vech-i peşîn cânib-i mîrîden i'tâ olunarak bâ-evâmir-i aliyye irsâl olunan zehâirden mukaddem İnabolu kal'asına teslîm olunduğunu nâtık i'lâmı vürûd ile nısf bahâsı dahi verilen sekiz bin kile hıntadan mâ'adâ İnebahtı kal'asına verilecek sekiz bin kile karto hıntası Şulberd bazirganın malından…"[50]

Yukarıdaki bilgiler değerlendirildiğinde karşımıza yine önceki durumlara benzerlerini görüyoruz. Yine iki taraf mevcut; biri tüccar diğer Osmanlı İmparatorluğu, bir diğer benzer nokta ise yine sigorta ve nakliyat ücretinin birbirinden ayrılmaması durumudur. Yapılan anlaşma yine kile başına yapılmış olup anlaşmanın teknik boyutları belgede yer almamaktadır. Bunun temel nedeni işlemin sonlanmasıdır.

Diğer bir belge ise 1825 tarihlidir. Bu belge diğer belgelerden oldukça farklı nitelikler taşımaktadır;

"İskenderiyye sigortacıları (metune) giden altı aylık zahîrenin sigorta şurûtunu selâmet vârânından yüzde sekiz almak ve telef olanından yüzde yetmiş vermek üzere rabt etmiş olmaları hasebiyle donanmaya gidecek üç aylık zahîrenin dahî bu şurût üzere nakli husûsu mersûmlere havâle olunmuş ve iktizâsı İskenderiyye'de mukîm tercümânımıza tahrîr kılınmışdı…"[51]

Burada dikkati çeken ilk kısım Mısır'ın İskenderiyye bölgesinde sigortacıların varlığıdır, bu varlık "İskenderiyye sigortacıları" cümlesinden çok net anlaşılmaktadır. Fakat belgenin ilerleyen bölümlerine bakıldığında sigortacılar denilen kesimin ana işlerinin tüccarlık olduğu anlaşılmaktadır. İlginç olan nokta ise yapılan anlaşmaya göre mal güvenli bir şekilde varacağı noktaya ulaşırsa toplam bedelin %8'ininin prim benzeri bir gelir olarak bu sigortacılar tarafından alınması, hasar olması durumunda ise toplam bedelin %70'ine denk gelecek bedelin tazmin edilmesini ön görülmektedir. İlk bakışta %8'lik kısım prim benzeri bir bedeli

[50] BOA C.ML. 21086/516
[51] BOA HAT/00642/31524/C/00001

göstermektedir, fakat daha önceki bölümlerde gördüğümüz gibi prim; hasar olsa da olmasa da alınacak bir tutar olup hasardan bağımsızdır. Bir sigortacı normal koşullarda primi alır, hasar olduğunda ise önceden anlaşıldığı bedel üzerinden bunu tazmin eder. Fakat yukarıdaki örnekte görüldüğü gibi bir sigortacı açısından konu kaybetme ve kazanma konusu biçiminde kendini göstermektedir. Bu nedenle belki de sigortanın kumar olup olmadığı konusunda tartışma uzun yıllar devam etmiştir.

Bir diğer ilgi çeken nokta ise İskenderiyye sigortacılarının ortaklarının olmasıdır. Bu ortaklar belgede görüldüğü gibi İngilizlerdir. Belgedeki bilgilere göre Osmanlı Devleti'nin nakliye ve sigorta talebi tüccarlar tarafından İngiliz ortaklarına danışılmış ve şimdilik sigorta yapamayacaklarını belirtmişlerdir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti navlun ücretinin yanı sıra toplam bedelin %8'i deneyimli bir kaptana verilerek yükün yarısını taşıtmanın yollarını aramıştır;

"Bunlar ile imrâr-ı vakit olunmakdan ise mahalline selâmet-vârân zahîrenin navlûnundan başka in´âm tarîkıyla yüzde sekiz verilmek ve telef olanı sorulmamak üzere iskelenin hayrını görmüş eski kapudanlara bi'l-ifâde gidecek zahîrenin yarısı gönderilse uyabilür mi deyü tahrîr olunmuş…"[52]

Bu örneğin diğerlerinden farkı ise tüccarların, sigortacı olarak hareket ettiğini ve aynı zamanda bu kişilerin İngiltere'de ortaklarının bulunduğunun belgelerden net bir şekilde görülmesidir. Dikkat edilirse hala net bir sigorta uygulaması, kural ve kaidelerinden bahsetmek mümkün olmasa bile uygulamalar giderek döneminin modern sigorta uygulamalarına ciddi benzerlikler göstermektedir.

Diğer bir belgenin 1828 tarihlidir. Bu belgeye göre İstanbul'da Avusturyalı Viçenco Aleksiç namındaki tüccara sigorta ettirilerek Akdeniz'de bazı mahallere gönderilen zehairden mahallerine varmayan on beş kıta gemi yükü bedelinin (5 milyon 33 bin küsür) Avusturyalı tüccardan yapılan senet gereğince tahsili söz konusudur;

"Avusturya devleti teb'asından Dersa'âdet'te mukîm Viniççо (?) Aleksim nâm tâcir ma'rifetiyle mukaddemâ sigorta vechle Bahr-i sefîd'de kâin bazı mahallere irsâl olunan zehâyir semeninden senedât-ı mu'tebere mûcibince tâcir-i mersûm zimmetinde olan matlûbât-ı mîriyeye dâir asâletlü elçi bey dostumuzun

[52] BOA HAT/00642/31524/C/00001

geçende takdîm eylediği takrîri meâli ma‘lûm-ı âlî olarak iktizâ edenlerin celb ve cem‘iyle ve keyfiyeti i‘lâm olunmak üzere sa‘âdetlü zahîre nâzırı ve gümrük emîni efendilere havâlesiyle mûmâ-ileyhimâ ve hâlâ matbah-ı âmire emîni sa‘âdetlü Efendi ma‘rifetleriyle Nemçe ve İngiltere ve Fransa tüccârı mu‘teberânından-itibarlı kimseler- ve gerek Avrupa tüccârından iktizâ edenler celb ile medyûn-ı mersûm hâzır olduğu halde ibrâz olunan kontrato ve sâir senedâta im‘ân-ı nazar olundukda mesûm Aleksim bazirganın ta‘ahhüd ve kefâletiyle sigorta olmak üzere ber-mûceb-i kontrato istîcâr ve ecnâs-ı zehâyir tahmil olunarak Bahr-i Sefîd’de bâ‘is ve tesyâr olunmuş olan ma‘lûmü’l-kıta‘ât sefâyinden mahalline vâsıl olmayan on beş kıt‘a sefâyin-i hamûlesinin îcâb eden bahâsından mukaddemâ…”[53]

Yukarıda açıkça görüldüğü üzere belirlenen yerlere deniz yoluyla nakliye yapılmak üzere Avusturya vatandaşı Viçenco Aleksim ile sigorta ve nakliye anlaşılması yapılmıştır, anlaşma kapsamında tazminat; batmanın dışında yükleme ve boşaltmada dâhil edilmiş sonuçta eksik çıkan yükün bedeli Aleksim’den talep edilmiştir. Bu dönemdeki diğer örnekleri de göz önüne aldığımızda bu örnekte de sigortacı ile tüccar iç içe geçmiş bir fonksiyonu vardır. Diğer örnekler dikkate alındığında benzer şekilde tüccar hem nakliyeyi organize eden hem de sigorta yaptıran bir sigortacı konumundadır. Diğer örneklerden farklı olarak Aleksim adlı tüccar verdiği teminata yükleme ve boşaltma sırasında oluşabilecek riskleri de dâhil ederek kapsamı geniş tutmuştur.

Dikkati çeken bir diğer nokta ise yapılan nakliye ve sigorta sözleşmesi sigorta ettiren taraf olarak bir yanda “matbah-ı âmire emîni” diğer tarafta ise sigortayı be işi üzerine alan sigortacı konumunda Viçenco Aleksim vardır. Sözleşme sırasında bu iki tarafın dışında “İngiltere ve Fransa tüccârı mu‘teberânından” kişilerin de olması önemlidir. Zira sözleşme sırasında tarafların dışındaki bu kesimlerin olması sözleşmenin hem adil olması hem de geçerliliği konusundaki kuşkulara yer bırakmayacak şekilde yapıldığını göstermesi bakımından önemlidir.

Belgede yer alan diğer önemli konu ise tüccar Aleksim’in sigortayı yaptıktan sonra riski reasüransa sokarak başka sigortacılara sigorta ettirmesidir. Belgede bu sigortacılar hasarın kendileri üzerine düşen payını tazmin etmekten kaçındıklarını

[53] BOA C.ML. 27446/669

göstermektedir. Şu ana kadar incelediğimiz belgelerden ilk defa reasüransın da yapıldığını görüyoruz. Reasürör olarak karşımıza finansal açıdan kuvvetli olan Trieste Sigortacıları çıkmaktadır.

"…mahfûz dokuz kıt'a sigorta temessükâtı mûcibince teriste sigortacılarından doksan dokuz bin yüz doksan filorini matlûbu olup sigortacılar bazı iğrâr-ı vâhibe ile edâdan imtinâ' eylediklerinden bahsle kendisinin te'diye-i deyn etmesi zikr olunan matlûbâtın tahsîline mütevakkıf olduğu beyân etmiş…"[54]

Diğer bir belge iğse 1833 tarihlidir. Bu belgeyi diğer belgelerden ayıran en önemli özellik ise yapılan anlaşmanın içeriğinin ayrıntılı bir şekilde takip edebilmemizdir;

"Ma´lûm-u âlî buyurulduğu üzere bi-minnet-i Te´âlâ Ordû-yı Hümâyûn-ı Şâhâne'nin Haleb ve Antalya taraflarına vardığında idâre-i ta´yînât içün tîz elden hezm ve ihtiyâta ri´âyeten İskenderun ve (Süveyriye/Sûriye?) ve sair mümkin ve münâsib olan iskelelere îsâl ve idhâr olunmak üzere ber veçhi müzâkere irsâli muktezâ-yı irâde-i seniyye-i Hazret-i Şâhâne'den olan zehâyirin müste'men sefâyiniyle gönderilmek içün iktizâ eden sigorta senedinin tanzîm itdirilmesi husûsu zahîre nâzırı ağa kullarına sipariş olunmuş olduğundan ol dahî Fransa tüccârından Balzak nâm tâcir ile söyleşüp yüz bin kîle şe´îr ve elli bin kîle hınta ve on bin kantar mikdârı peksimedin emnen ve sâlimen mahalline îsâli içün beynlerinde olunan mukâveleyi müş´ir kaleme alınan sigorta senedinin müsveddesini cenâb-ı ser´askerîden cevâben kendüye vürûd eden tezkire ile beraber takdîm etmiş…"[55]

Metinde anlaşılacağı üzere Ordu'nun Halep ve Antalya taraflarına vardığında Ordu'nun ihtiyacı olan tayinatın önceden gönderilmesi ve bu gönderim için de sigortanın yapılması istenmektedir. Balzak adlı tüccar ile yapılan anlaşma birçok açıdan önemlidir. Anlaşmanın ayrıntılarına bakıldığında;

- Öncelikle Balzak adlı tüccar anlaşma çerçevesinde nakliyatı güvenli bir şekilde yapılmayı taahhüt etmektedir;

"…Evvelen; Devlet-i Aliyye cânibinden İskenderun'a veyâhut ol sâhilde duhûlü eshel ve âsân olarak irâde buyurulan sâir iskelelere şimdilik gönderilecek ma´lûm'ül-mikdâr zehâyiri yani elli bin kîl hınta ve yüz bin kîl şe´îr ve on bin kantar

[54] BOA C.ML. 27446/669
[55] BOA HAT/00360/20068/00001

peksimedi emnen ve sâlimen mahall-i maksûda îsâl etmeğe mersûm Balzak te´ahhüd eder…"[56]

Bu madde bize daha önceki örnekleri hatırlatmaktadır. Yapılan anlaşma sadece bir sigorta değil aynı zamanda nakliyatı da kapsamaktadır. Sigortacı yine bireysel bir tüccar olup öncelikli görevi diğer örneklerdeki gibi nakliyattır.

- İkinci maddede sigortaya konu olan malzemelerin nakliye ve sigorta masrafları ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir;

"Sâniyen; Zehâyir-i mezkûrenin nakli maddesinde ba´zı tehâturât-ı ihtiyâtiyyeden masûn bulunmak içün taraf-ı Devlet-i Aliyye'den mersûm Balzak bâzirgân hıntanın beher kîline doksan pâre nevl ve zîrde takdîr olunan fiyatdan yüzde on hesâbıyla altmış pâre sigorta ve şe'îrin kîlesine kezâlik doksan pâre nevl ve hesâb-ı mezbûr üzere otuz pâre sigorta ve peksimedin kantarı beş kîle hınta i´tibârıyla beher kantar peksimed içün dört yüz elli pâre nevl ve iki yüz pâre sigorta verilmesi kararlaşdırılmış olmağla beher sefîne tahmîl olundukça sigorta-i mezkûre peşînen i´tâ olunmak ve zehâyir-i mezkûre mashûben bi's-selâme mahall-i maksûda aynen ve temâmen teslîm beher makbûz senedi Dersa´âdet'e vürûd ederek takdîm kılındıkça bâkî kalan nevlleri dahî edâ kılınmak ve bâzirgân-ı mersûm bundan mâ adâ bir gün mesârifât iddi´â eylememek…"[57]

Daha önceki örneklerde sigorta ücreti nakliye ücreti ile birlikte anılmış ve ne kadarlık bir primin alındığı net olarak ortaya konulmamıştı. Bu örnekte ise sigorta ücreti yani prim ile nakliye ücreti ayrı ayrı belirtilmiştir. Böylece sigorta ücreti artık nakliye ücretinden bağımsız hale gelerek kendi başına bir fonksiyon olmuştur. Sigortacı hala bireysel tüccar iken sigorta ücreti artık bağımsız bir kalem olup ücreti belgede belirtilmiştir. Ayrıca prim de diğer örneklerden farklı olarak peşin alınması ön görülmüştür. Bu da konumuz açısından çok önemlidir, zira daha önceki örneklerde prim, nakliye ücreti ile birlikte işin başlangıcı ve bitişinde olmak üzere iki taksitle alınmakta eğer hasar meydana gelirse primin ikinci taksitinin ödenmesi söz konusu olmayıp direkt hasarın tazmin edilmesi talep edilmekteydi. Bu örnekte ise hasardan bağımsız olarak prim direkt alınarak sigorta adı altında müşteriden alınan ücret modern sigortacılık uygulamalarındaki prime tamamen uymaktadır.

[56] BOA HAT/00360/20068/A/00001
[57] BOA HAT/00360/20068/A/00001

- Üçüncü maddede hangi tehlikelerin gerçekleşmesi durumunda tazminat ödenmesinin gerekli olacağı ayrıntılarıyla anlatılmaktadır;

"Sâlisen; Mersûm Balzak bâzirgân sefîneler hamûlelerini vukû´u muhtemel olan deniz ve düşman muhâtarâtından te'mîn idüp yani sefînelerden biri me´âzAllâhi te´âlâ furtınaya tutularak kazâ-zede olur veyâhud Mısır gemileri tarafından ahz ve zabt kılınur ise hamûlesine bahâsının ber vech-i peşîn bilâ su´ûbetin temâmen te'diyesine yani hıntanın beher kîlini on beşer guruşdan ve şe´îrin kîlesini yedişer buçuk guruşdan ve peksimedin beher kantarını ellişer guruşdan olmak üzere bi't-temâm edâ edeceğine mersûm Balzak te´ahhüd eder. Ve mersûm kendisini mârrü'z-zikr hamûleleri sigorta edici olduğunu ve sened-i mu´tebereye rabt kılındığını i´lân ve beyân eylediğine mebnî el'ân mâlik olduğu ve bundan böyle mâlik olacağı emvâl ve eşyâsıyla Devlet-i Aliyye'yi te'mîn etmek…

Râbi´an; Sefînelere tahmîl olunan ecnâs-ı zehâyir yangın olubda fenâ-pezîr olur ise bu bâbda mersûm Balzak bâzirgân kat´an mes'ûl olmamak…"[58]

Metinde de anlaşıldığı üzere deniz kazalarından ve düşman gemi saldırılarına karşı kile başına bir tazminat öngörülmüştür. Dikkati çeken nokta Balzak adlı tüccarın belgede kendisinden "sigorta edici" olarak bahsedilmesidir. Osmanlı Devleti sigortacı olarak gördüğü Balzak adlı tüccarın mal varlığını da bir hasar durumunda teminat olarak gördüğünü yukarıdaki maddeden açıkça görmekteyiz. Bu da Osmanlı Devleti'nin finansal kapasiteyi tazminat açısından önemli gördüğünü ve önlem aldığını göstermektedir. Diğer maddede ise Balzak'ın verdiği teminatın yangını kapsamadığı belirtilmektedir.

- Bu maddede, nakliye gemilerine bir saldırı olması durumunda hangi limanlara teslimatın yapılacağı belirtilmiştir;

"Hâmisen; İskenderun Körfezi, Mısır gemileri tarafından muhâsara olunmuş bulunduğu takdirde mersûm Balzak gönderdiği sefîneleri Tarsus veya Silifke veya Gilindire veya Anamur veya Alâ'iye ve encâm-ı kâr Antalya veyâhud İskenderun ile Antalya beyninde kâ'in sâ'ir iskelelerden birisine yani düşman tarafından muhâlefet bulup girildikçe İskenderun ile Antalya beyninde muhâtaradan sâlim olarak en yakın

[58] BOA HAT/00360/20068/A/00001

yanaşabileceği iskelerden birine yanaşub hamûlesini Devlet-i Aliyye memurlarına teslîm etmeğe me´zûn olmak…"[59]

Geriye kalan maddelerde ise nakliyesi yapılan malın nasıl teslim edileceği ve diğer detaylar belirtilmiştir.

Bir diğer belge ise 1839 yılında Hariciye Nazırı Reşid Paşa sefirlikle Londra'da bulunduğu sırada tüfekhane için satın aldıkları 32 adet kaynak ocaklarının vapurla gönderilmesi ve varidat-ı sairenin sigorta ücretinin (3.065 kuruş) ödenmesine dairdir.[60] Direkt olarak Osmanlı Devleti ülkesinde yapılmayan bu sigorta İngiltere'de yapılmış olup devlet organları arasında sigorta uygulamasının bilinir olduğunu göstermesi açısından önem arz etmektedir.

Osmanlı Arşivi'nde yer alan diğer belgelerde de direkt olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun taraf olmadığı 3.ülke vatandaşları ve sigortacıları arasında olan sigortaya dair olayalar da mevcuttur. Bu belgelerin bazılarında Osmanlı ülkesinde çeşitli sigorta şirketlerinin temsilcilikleri bulunduğuna dair bilgiler mevcuttur.[61]

Genel olarak bakacak olursak Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz nakliyat sigortası limanlarda, bireysel tüccarların nakliyat ücretleri ile birleşik bir şekilde uygulandığını söylemek mümkündür. Sigorta primi nakliye ücretinden bağımsız olmayıp birleşik bir şekilde müşterilere sunulurken süreç içerisinde ayrı bir kalem olmuştur. Sigorta teminat kapsamları sadece batma, savaş gibi risklere karşı olup yükleme ve boşaltmadan kaynaklanacak zararları ilk başta karşılamaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın varlığı konusu sadece Osmanlı Arşivi'nde değil dönemin anı ve seyehatnamelerinde de kendine yer bulmuştur;

Aslında Amerikalı bir zoolog olan James Ellsworth De Kay'in "Sketches of Turkey in 1831 and 1832" adlı eseridir. Yaptığı İstanbul gezisinde De Kay 1830'lu yıllarda günlük yaşamı, edebiyat, okullar, kütüphaneler, devletin siyaseti ve toplumla ilişkileri gibi konuları işlemiştir.

De Kay; gemi yapım ustası olan kayınpederini takip ederek geldiği İstanbul'da konumuz açısından da önemli tespitlerde bulunmuştur. Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan dış ticareti ve deniz nakliyesi konusunda bilgi verdiği

[59] BOA HAT/00360/20068/A/00001
[60] BOA C.AS.36205/847
[61] BOA A.DVN.DVE

bölümde De Kay sigortadan bahsetmiştir. De Kay, İstanbul'da 3 sigorta şirketinin olduğunu bu sigorta şirketlerinin sermayelerinin sınırlı olduğunu ve 100.000 Doları aşmadığını belirtmiştir. Bu sigortacıların genel olarak %5 civarında para kazandıklarını belirten De Kay, aynı zamanda bu sigortacıların da çoğunlukla Avrupalı Tüccarlardan oluştuğunu belirtmiştir. De Kay bu dönemde İstanbul'da yangına karşı bir sigortanın yapılmadığını belirtmiştir.62 De Kay'ın yaptığı bu açıklamalar yukarıdaki belgeler ile aynı doğrultudadır. Osmanlı Limanlarında genelde Osmanlı vatandaşı olmayan Avrupalı tüccarlar tarafından sigorta teminatının sunulması belgelerde birçok noktada karşımıza çıkmıştı.

Diğer bir örnek ise David Urquhart tarafından yazılan" Turkey and Its Resources: Its Municipal Organization and Free Trade" adlı eseridir. Bu eserde Urquhart, İngiltere ile yapılan deniz ticaretinde deniz nakliyat sigortası için %3,5 gibi bir ücreti belirtmiştir.[63]

Diğer bir yazar ise daha sonra Osmanlı Bankası'nın finans ve muhasebeden sorumlu müdürü olarak da çalışacak olan James Lewis Farley'dir. Fraley de ayne De Kay gibi deniz ticaretinden bahsettiği bölümde sigorta ile ilgili çeşitli bilgiler vermiştir. Farley Sakız Adası'nda 2 sigorta şirketinin faaliyette olduğunu belirtmiştir. Bu sigorta şirketlerinin küçük sermaye yapılarının olduğunu sadece yerli ticaret gemilerini sigortaladıklarını belirtmiştir. Tüccarların birbirini tanıması ve yakın ilişkileri olması nedeniyle sigorta sahteciliğinin de son derece küçük olduğunu belirtmiştir. Sigorta sahteciliğinin belirlenmesi durumunda da uzun veya kısa dönemlerde mutlaka bunun hapis ile cezalandırıldığını belirtmiştir.[64]

Bu örnekte ise diğerlerinden farklı bir durum ile karşı karşıyayız; ilk olarak sigorta şirketlerinin sadece yerel gemileri sigortalaması ve yerel sigorta şirketleri olmalarıdır. Bu nedenle sadece İstanbul'da değil ticaretin nispeten yoğun olduğu diğer limanlarda da yerel anlamda sigorta teminatı verildiğini söylememiz mümkündür. Fakat bu seyahatnamelerdeki genel eksiklik ise sigorta şirketleri

---

[62] James Ellsworth De Kay**, Sketches of Turkey in 1831 and 1832**, New York, J&J Harper, 1833, s.198-199

[63] David Urquhart, **Turkey And İts Resources: İts Municipal Organization And Free Trade**, London, Saunders & Otley, 1833, s.269

[64] James Lewis Farley, **The Resources Of Turkey Considered With Especial Reference To The Profitable İnvestment Of Capital İn The Ottoman Empire**, London, Longman and Roberts, 1862, s.171

hakkında bilgi azlığıdır. Sigorta şirketlerinin menşeileri, finansal yapıları, sahiplerinin kimler olduğu vb. bu bilgilerin eksik olması temkinli olmamız gerektiğini gösteriyor.

2.3. Sigorta Açısından Nüfusun Niteliği

Sigortanın satın alınabilir olması için birçok parametrenin bir arada olması gereklidir. Bu parametreler riskin kendilerini etkileme oranı ve farkındalığın olması ile gün yüzüne çıkmaktadır. Sigortacılar poliçelerini satın alacak müşterilerin kimler olduğu konusunda diğer sektör satıcılara göre çok daha ilgilidirler. Zira belirli risk algısı, eğitim düzeyi, orta veya üst gelir vb. özelliklerine sahip olmayanlar doğal olarak sigortaya da mesafeli olacaklardır. Bu nedenle sigortacılar pazardaki profilleri çeşitli açılardan analiz etmek zorundadırlar Sigortayı satan alacak kişilerin diğer kişilerden en büyük farkı riskleri gören, ölçen ve risklerin gerçekleşmesi durumunda etkisini azaltmaya çalışan kişiler olmalarıdır. Sigortacılar için anlaşılması gereken ilk parametre; Pazarın büyüklüğü nedir? Zira pazarın büyüklüğünün aşağı yukarı bilinmesi ile birlikte diğer konular çözülmesi gereken teknik konular olarak belirmektedir. Sigortacıların üstesinden gelmeleri gereken en büyük soru potansiyel müşterilerin ürünlerine karşı durumlarıdır. Doğal olarak Osmanlı İmparatorluğu pazarına giren veya girmeye çalışan sigortacılar için de bu sorun hayati bir rol oynuyordu.

Kapitalizmin uluslararasılaşmaya başlaması ile birlikte bu yolu takip eden ve güç veren bankacılık, sigortacılık faaliyetleri de yayılmaya başlamıştır. Bu yayılma esasen ilk başlarda ülkelerdeki büyük devlet vatandaşlarında başlamış zamanla yerel ülke vatandaşları da sigortayı talep eder hale gelmişlerdir.1800'lü yılların ilk yarısının sonlarına doğru sigorta sadece sanayileşmiş ülkelerde değil diğer ülkelerde de gelişmeye başlamıştır.

Diğer ülkelerdeki ilk yeşerme doğal olarak gelişmiş ülkelerdeki sigorta şirketlerinin şubelerinin bu bölgelerde açılması ile başlamıştır. Bu süreç birkaç istisna dışında tüm dünyada bu şekilde tezahür etmiştir.

2.3.1 Sigorta ve Şehirlerdeki Nüfusun Önemi

Sigortanın Osmanlı İmparatorluğu'na girişi öncelikle bunu talep eden bir kitlenin olması sigortacılar açısından birincil öneme sahiptir.

Sigortacılara yapılan acente başvurularında, adaylar yaşadıkları kentin sigorta potansiyeli açısından önemini sigortacılara istatistiki destekle birlikte sunuyordu. Sigortacılar ise hem verilen bilgilere hem de istatistikleri diğer adayların verdiği bilgilerle karşılaştırarak pazarın büyüklüğünü anlamaya çalışıyorlardı.

İmparatorluğun ekonomik ve ticari açıdan en gelişmiş bölgeleri İstanbul ve İzmir'di. Doğal olarak yabancılarda bu bölgelerde yoğunluklu olarak yaşamaya başlamıştır.

Zamanla Avrupa'daki kent kültür ve fiziki koşullarını talep eden bu kitle sigortayı da talep eder hale gelmiş, aralarından çıkan girişimciler de bağlı oldukları ülkelerdeki sigorta şirketlerine başvurarak acente olmaya çalışıyorlardı. Sigortanın özellikle de yangın sigortasının İmparatorluğun bu bölgelerinde yabancılar arasında ortaya çıkıp gelişimi bu yönüyle şaşırtıcı değildir.

Özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra Avrupa ile olan ekonomik ilişkiler eskisine oranla çok daha fazla boyutlarda gelişmeye başlamıştır. Bu gelişme beraberinde Osmanlı İmparatorluğu'nun yabancılara çeşitli haklar vermesine de neden olmuştur. Konumuz itibarıyla bu haklardan en önemlisi Haziran 1867 yılında yabancılara mülk edinme hakkının verilmesidir.[65] Yabancılar daha önce de mülk ediniyorlardı fakat bunları güvendikleri gayrı Müslimlere özellikle de Rumların üzerine yapıyorlardı. Bu hakkın elde edilmesi ile yabancılar hukuki koruma altına alınan haklarına dayanarak bu mülkleri şehrin sürekli olarak ve bazen yüksek boyutlarda olan yangınlara karşı sigorta talep eder duruma geldiler.

19.yüzyılın ilk yıllarında yabancıların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varlıkları çeşitli düzenlemeler ile artmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti Liberal İktisat politikalarına uygun olarak yabancılara karşı yapılan denetimleri gevşetmiştir. Buna ek olarak büyük devlet vatandaşlarının kendi konsolosluklarında yargılanma ve hukuki olarak tanımlanmış ayrıcalıkları Osmanlı İmparatorluğu'na yabancı akınının başlamasının bir diğer önemli sebebidir. Bu akın özellikle İmparatorlukta ticaretin en canlı olduğu Batı Anadolu, özellikle İzmir'e olmuştur. 1847'de toplam nüfus 100.000 civarında ve yine yaklaşık 17.500 kişilik bir yabancı unsur İzmir'de

[65] Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, **History of the Ottoman Empire and Modern Turkey: Volume 2, Reform, Revolution, and Republic: The Rise of Modern Turkey 1808-1975**, Cambridge University Press, Cambridge, 1977, s.119

yaşıyordu. 1860'da ise toplam nüfus 123.787 iken bunun 28.352'si yabancıydı. Bundan 30 yıl sonra hem İzmir'in toplam nüfusu hem de yabancı nüfusu katlanmış 229.615 ve 50.000 olmuştur.[66]

İmparatorluğun başkenti İstanbul'da ise dönüşümün boyutları ve etkileri diğer bölgelere göre daha büyük olmuştur. Sosyal yapılanması, hükümeti, nüfusu, hatta fiziki görünüşü o denli kökten değişmiştir ki yüzyılın sonunda yeni bir şehir görünümü kazanmıştır.[67]

İstanbul'un 19.yüzyılın ikinci yarısındaki toplumsal ve ekonomik yaşantısı, Batı'nın güçlü sanayi ülkeleriyle kendi ülkelerinin yoksul düşürülmüş kırsal kesimleri arasında aracılık yapan Asya, Afrika ve Güney Amerika kentlerinden çok da farklı değildi. Kent aslında mal değiş tokuşunun yapıldığı yarı sömürge bir alan halini almıştı.[68]

Tablo 2.1 İstanbul Nüfusu

Alan		
	Şehir	300 km2
	Büyükşehir	3.600 km2
Yıl		Nüfus
1794		426.000
1829		359.089
1864–75		490.000–796.000
1877		606.000–722.098
1884		895.000
1896–97		1.116.946
1901		1.159.000
1914–16		1.600.000

Kaynak: Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, Çev. Bahar Tırnakcı, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2003, s.141

[66] Reşat Kasaba, **The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century**, New York University Press, New York, 1988, s.70
[67] Kemal H. Karpat, **Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma, Çev. Dilek Özdemir**, Ankara, İmge Yay., 2006, s.459
[68] Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, Çev. Bahar Tırnakcı, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2003, s.137

İstanbul Nüfusu hakkında yapılan tahminler çok sayıda fakat birbirinden farklıdır. Bu konuda birçok çalışma yapmış Kemal Karpat tarafından ise yukarıdaki bilgileri sunmuştur

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 19. Yüzyılın başından sonuna kadar nüfus neredeyse 2,5 kat artmıştır. Bu duruma etki eden nedenlerden birisi kaybedilen topraklardan İstanbul'a göçen Müslümanlar diğer nedeni ise şehrin ekonomik açıdan çekiciliğinin artması ile birlikte hem kırsal kesimden hem de Avrupa vatandaşlarının şehre yerleşmesidir. 19.yüzyılın sonunda Avrupalı nüfus 200.000 civarındadır.[69] Avrupalılar daha çok Galata, Pera civarlarında ikamet ediyordu. Sigortacılar açısından potansiyel müşteri olmaya en yakın grup olan Avrupalıların yerleşim yerleri risklerin analizi için önemliydi. Bu nedenle sigorta şirketlerinin ilk yıllardaki kayıtlarına baktığımızda hep bu bölgelerin haritalarını görüyoruz

2.3.1.1 İzmir

Sigorta Şirketleri'nin Osmanlı Piyasası'na girmesinin en büyük nedeni şehir merkezlerinde yaşayan yabancı nüfustu. Zira sigorta şirketlerinin hedef müşteri kitlesi en azından başlangıçta bu kesimdi.

Bu topluluk kendi ülkelerindeki sigortanın işlevi konusunda bilinçli ve risk olarak da düşük bir kitle biçimindeydi. İzmir; Osmanlı İmparatorluğu'nda yangın sigortacılığı konusunda öncüydü.

1863 yılında Sun İzmir'de acenteliğinde şehirde başka sigorta şirketlerinin acenteliği de vardı. Sun'ın İzmir acente adayı olan Henry Rose şehirde birçok Avrupalı olduğunu belirterek esasen sigorta hedef kitlesini de belirtiyordu.[70]

Rose, Sun merkezine gönderdiği raporda potansiyel müşterilerinin dağılımını aşağıdaki tabloda göstermiştir. Rose'un rakamları nereye dayandırdığı belirtilmemiştir.

[69] Stanford J. Shaw, "The Ottoman Census System and Population, 1831–1914", **International Journal of Middle East Studies,** Vol. 9, No. 3 (Oct., 1978), s.335
[70] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.1-3

Tablo 2.2 İzmir Nüfusu

Topluluk	Aile Sayısı	
İngiliz	120	
Maltalı	100	
Ege Adalılar	450	
Avusturyalı	240	
Farnsız	950	
Hollandalı	60	
Amerikalı	15	
Rum	1.600	**Osmanlı Vatandaşı Olamyanlar**
Toplam	**3.535**	

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.3

Rose raporunun devamında bu topluluklarla ilgili ayrıntılı bilgiler sunmuştur;

- Frenkler: Tüm Avrupa milletleri ve Osmanlı vatandaşı olmayan Rumlardan oluşuyor. Sahil bölgesinde bu topluluklar yaşamaktadır. Rose'a göre, Frenkler İzmir'deki en önemli toplumsal gruptur.

  Çoğu ticaretle uğraşmaktadır. Sigorta satışının yapılacağı ana hedef gruptur. Frenkler Osmanlı hukuk sistemine bağlı olmayıp hukuki sorunlar vatandaşı olduğu ülkenin konsolosluk mahkemelerinde çözülmektedir.[71]
- Rumlar: Türkler 'den sonra en kalabalık topluluktur. Geneli fakirdir.72
- Ermeniler: İzmir'in doğusunda yaşamaktadırlar. İzmir'deki Hristiyanlar arasındaki en saygın toplumların başında gelmektedirler. İngiliz, Hollandalı ve Amerikalılar kadar güvenilirlerdir.73
- Yahudiler ve Türkler: Yahudiler İzmir'in güney ve güneybatı bölgesinde Türkler ise tepeliklerde yaşamaktadırlar. Bu iki toplulukta gayrı menkullere sahiptirler, fakat Frenklere bu yapıları kiralamazlar. Sahip oldukları binalar yangın sigortası yapılabilir niteliktedir.74

  Topluluklar arasında yaşam biçimi ve lokasyonları arasında akışkanlık ve iletişim kısıtlı olup her topluluk genelde kendi bölgesinde yaşar. Bir kısım Yahudi

[71] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4
[72] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4
[73] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4
[74] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4

zengin Frenk bölgesinde yaşamaktadır. Yahudiler, yerli Rumlardan korkarlar. Hristiyanlar kesinlikle Türk bölgesinde yaşamazlar.

Tüm toplumlarda olduğu gibi İzmir'de de kötü üne sahip olan insanlar vardır. İzmir halkı bu insanları tanıyor. Yapılan araştırmada kundakçılığa karşı tüm toplum kesimlerinin dikkatli ve hassasiyet içinde olduğu görülmüştür.[75]

Şehirde; Fransızca, İngilizce, İtalyanca, Ermenice, Yunanca ve Türkçe dilleri konuşulmaktadır. Basılı yayınlarda Fransızca, Yunanca ve Ermenice ağırlıkta olup resmi yazışmalarda ve fatura işlemlerinde ise Türkçe ve Ermenice kullanılmaktadır.[76]

2.3.1.2 İstanbul

Sun, İzmir'deki acentesini 1863'te açtıktan sonra dikkatini İstanbul üzerinde yoğunlaştırmaya başlamıştır. İmparatorluğun başkenti olan İstanbul, nüfusu ve yerleşim yaygınlığı bakımından İzmir'den çok daha büyüktü. Aynı zamanda İstanbul, İzmir gibi düzenli ve ön görülebilir değildi.

Çalışmalarına başlayan Sun; acente adaylarından şehir ile bilgiler talep etmiştir. Bu bilgilerin en başında da şehirde yaşayan ve sigorta satışı için en önemli grup olan Avrupalıların nüfus büyüklüğüdür. Buna göre;

Tablo 2.3 İstanbul Nüfusu-Etnik

	Acente Adayları	
Topluluk	**Routh**	Barfield
İngiliz	3.000	
Ege Adalılar	3.500	7.000
İtalyanlar	7.000	7.000
Avusturyalılar	8.000	10.000
Fransız	3.700	4.000
Amerikalı	200	
Hollandalı	180	
Yunanlılar	12.000	20.000
Ruslar	2.600	1.000
Diğer Avrupalılar	3.000	11.000
Toplam	**43.180**	**60.000**

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.27

Acente adayları olan Routh ve Barield'in tahminleri birbirinden farklı olsa da Sun için önemli bir Avrupalı nüfusun şehirde yaşadığı aşikardır.

[75] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4
[76] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.1-4

Avrupalı Nüfusun önemli bir bölümü Pera'da yaşamaktadır. Bunun nedeni iş yerlerinin yoğun olarak Galata'da olmasıdır. Avrupalı nüfusun büyük çoğunluğu ticaret ile uğraşmaktadır.

Sun'ın yaptırdığı raporda çıkan sonuçlara göre Avrupalı nüfusunun dışındaki toplumsal kesimler hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Bu değerlendirmeler daha çok asıl hedef müşteri kitlesi olan Avrupalıların dışındaki kesimlere de sigorta sunulup sunulamayacağının belirleme isteğidir. Buna göre; Ermeniler; en büyük saygınlığa sahip Hristiyan gruptur, Yunanlılar genelde Fener bölgesinde yaşadığı belirtilmiştir. Yahudilerin ise Balat ve çevresinde yerleşik olduğu belirtilmiştir. Türklerin ve Yahudilerin Yunan, Ermeni ve Levantenler kadar güvenilir olduğunun üzerinde durulmuştur. [77]

2.4. Yapılar, Fiziki Koşullar ve İlk Sigortalanan Yapılar

Tanzimat ile başlayan süreç Osmanlı İmparatorluğu için dönüşümü ifade ediyordu. Bu dönüşüm eskiden sıyrılmayı ekonomik, sosyal, siyasi olduğu kadar fiziki olarak da kendini dayatıyordu. Artık üretimin, dağıtımın, tüketimin kaynağı olan şehirler eski görüntü ve şekliyle yeni döneme ayak uydurması mümkün değildi. Diğer taraftan eskinin zafiyetlerini barındıran bir şehrin dönüşümü de sancılı oluyordu. Avrupalılar Galata ve Pera'da kendi yaşam tarzlarını oturtmuş bir topluluk olmayı başarmışlardı. Diğer taraftan fiziki koşullar itibarıyla hala yaşadıkları bölge eskiydi ve şehrin en büyük kâbusu olan yangınların yıkıcı etkisine de açıktı.

Sigorta şirketleri açısından potansiyel müşterilerinin oturdukları evler önemliydi. Zira evlerin fiziki koşulları, sokakların fiziki koşulları, yangın söndürme teknik ve olanakları gibi birçok faktör göz önüne alınarak sigorta primi belirleniyordu. Bu primin çok yüksek olması durumunda poliçenin satın alınabilir olması ve daha büyük müşteri kitlelerine ulaşmak mümkün olmayacaktı. Bu nedenle sigorta şirketleri acentelerinin bulunduğu yerlerdeki fiziki koşullar konusunda ciddi araştırmalar yaptılar. Bu araştırmaların sonucunda süreç içerisinde devlete baskı yapıp şehrin dönüşümünde de önemli rol oynadılar.

[77] LMA CLC/B/192/019/31522/259,s.104

1830'lu yıllardan itibaren Pazar kapılarını liberalizme açan Osmanlı İmparatorluğu şehirlerinde özellikle İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne'de nüfus artmıştır. Ayrıca şehir artan nüfus ile birlikte genişlemeye başlamıştır. Bu gelişmeler beraberinde şehri düzenleme çalışmalarını doğurmuştur. Bu düzenleme modernist bir yaklaşımla Avrupa tarzında yapılmaya çalışılmıştır. Bu düzenleme çabalarından ilki Vezir Mustafa Reşit Paşa tarafından şehri planlamak için görevlendirilen Alman Helmut von Moltke'dir. Moltke'nin temel görevi şehri Avrupa tarzından yenilemekti. Moltke işe dönemin en üst Alman kartograf tekniklerini kullanarak şehri sokak sokak planlamakla başladı. Hiçbir zaman uygulama fırsatı bulunamayan bu planlar kendisinden sonra yapılacak çalışmalar için bir başlangıç noktası görevini üstlendi. Aynı dönemde özellikle Kuzey Avrupa şehirlerinde de topyekûn yenileme hareketi başlamıştır. Bu bakımdan Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri mental olarak bu gelişmeleri çok yakından takip etmekle birlikte ellerinde düşündükleri planlama ve yapıları oluşturacak paraları, imkânları ve önlerinde örnekleri yoktu. Bu süreçteki 6. Daire 28 Aralık 1857'de kurulmuştur. İstanbul, 14 belediyeye bölündü. Pera ve Galata, ilk uygulama olmasına rağmen buraya "6. Daire" denildi. Bu adı almasının nedeni, Paris'te 6. Bölge olarak tanınan Belediyenin kentin en önemli bölgesi olmasıydı. Sokaklardaki çöplerin toplanması ve temizlenmesi, düzenlenmesi, kanalizasyon yapılması ve diğer bazı hizmetlerin getirilmesi kararı uygulamaya konuldu. Beyoğlu ve Galata'nın kadastro haritaları çizildi. Bir hastane kuruldu ve sokakların gazyağıyla çalışan fenerlerle aydınlatılması, ilk kez İstiklal Caddesi'nde yapıldı.[78]

2.4.1 İzmir

Sun, İzmir'de acentelik açtıktan sonra şehirdeki sigorta potansiyelini aynı zamanda riskleri tanımlamaya çalışmıştır. Bu ve buna benzer şehri tanımlama çabaları Sun için önemliydi zira bu bilgiler ışığında o bölgeye ait prim tarifesinin ve sigorta limitleri belirleniyordu. Böylece o bölgeden bir sigorta talebi geldiğinde acente tarifeden yapının cinsi, yapının bulunduğu yer vb. kıstaslar ışığında tarifeye bakarak prim tutarını ve koşullarını bir teklif halinde müşteriye sunabiliyordu.

[78] Zeynep Çelik, **The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century**, California, University of California Press, 1993, s. 53-55

Daha önceki bölümde belirtildiği gibi İzmir çeşitli etnik ve dini grupların yerleşimlerine göre fili olarak bölgelere ayrılmıştır. Her bölgeye verilen isim orada yaşayan toplulukların ismiyle ifade ediliyordu. Sun bu bölgelerdeki yerleşim, risk analizi ve yapı sahipleri ile ilgili raporlar yaptırdı. Bu raporlardan biri 14 Aralık 1863'e aittir.[79] Rapora göre; faaliyetlere başlanacak ilk yıl sigorta yapılacak alanın dar tutulmasının önerilmiştir. İzmir Marinasında bulunan binaların bir kısmının sigorta açısından iyi risk olduğu Frenk bölgesinde bulunan eski binaların sigorta talebi olması halinde mutlaka reddedilmesi gerektiği belirtiliştir. Rose Street'te yer alan az sayıdaki evin sigortası yapılabileceği ayrıca Frenk bölgesinin pazara kadar olan bölgesindeki evlerin neredeyse tamamının iyi risk olduğu savunulmuştur.[80]

İzmir'deki taş evlerin dış cepheleri ahşaptır, bunun nedeni deprem olması halinde zararın en aza indirilme kaygısıdır. Dış duvarla genellikle 60 cm kalınlığında olup iç duvarlar daima ahşap ile kaplı oldu. Evler genellikle iki katlıdır. Birçok evin evlerde terası mevcuttur. Mutfak evrensel kurallara uygun olarak taş veya briketten yapılmış olup İngiltere'deki gibi yemek yapılmaktadır.[81] Evlerdeki holler genellikle mermer ile kaplıdır. Mermer ile kaplı başka bir yer ise merdivenlerdir. Evlerde genellikle bodrum olmayıp hizmetçi odası daima en alt kattadır. Taş ve ahşabın karışık olarak yapıldığı evlerde kullanılan ahşap ya meşe ya kestane ya da köknar gibi sağlam malzemelerden yapılmaktadır. Ev yapımlarındaki bu iki yapım şekli yangın esnasında da tamamen değil kısmi zararla atlatılmasını sağlamaktadır. Yangın kokusu nedeniyle neredeyse tüm evlerin çatısı tahtadan yapılmıştır.[82]

Frenk bölgesindeki evlerin çok azı bu ikili yapı dışındadır. 5.000 kadar yapı taş evlerden oluşmaktadır. Frenk bölgesi ve Marina için şu istatistiki Royal Liverpool Sigorta Şirketi iletmiştir; Frenk ve Marina bölgesindeki evlerin

- %50'si taş ve ahşap karışımı
- %40'ı briket ve ahşap karışımı
- %10'u taş yapılardır83

[79] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s. 19
[80] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.20
[81] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.23-24
[82] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.25-26
[83] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.26-27

Bu tahmin acente olan Rose'a sorulmuştur. Rose Türk ve Yahudi bölgesi dışarıda bırakıldığı zaman İzmir'deki yapılarla ilgili şu istatistiği vermektedir;

- Evlerin %5'i taş yapıdır
- Evlerin %30'unun üç tarafı ahşap ve taş karışımı bir tarafı ise taş olan yapılardır
- Evlerin %25'inin alt katının üç tarafı taş, bir tarafı ahşap ve taş karışımı, üst katının bir tarafı taş diğer üç tarafı ise ahşap ve taş karışımıdır.
- Evlerin %25'inin alt katının bir tarafı taş, üç tarafı taş ve ahşap karışımı, üst katının üç tarafı ahşap be taş karışımı bir yanı ise taştır
- Evlerin %15'inin yapısı ise tamamen ahşap ve taş karışımıdır. [84]

Yeni yapılan evlerin neredeyse tamamında yangına karşı kepenk ve sağlam malzemeden kapılar yapılıyor. 18 Aralık 1863 yılında çıkan yangında bu sağlamlık test edilmiş ve başarıyla ulaşmış olup Rose tarafından iyi risk olarak betimlenmektedir.[85]

Şehir genel olarak risk açısından tanımlandıktan sonra Rose'a verilen talimatta sadece ahşaptan yapılmış lan yapıların kesinlikle sigorta ettirilmemesi talimatı verilmiştir. Ayrıca Değirmen, Tiyatrolar, Matbaalar ve Demiryolları gibi hem toplam sigorta bedeli yüksek olan hem de yüksek riskli yapılar da kesinlikle merkez ofise teknik detay ve bilgi verilmesi, merkez ofisin onayı geldikten sonra sigortanın yaptırılması istenmiştir. Toplam sigorta bedeli 3.000 ile 4.000 pound arasında olacağı belirtilmiş Frenk Han için istisna uygulanarak buradaki limit 8.000 pound olarak belirlenmiştir.[86]

Sun daha sonra şehirdeki potansiyel gördüğü yerleri ayrıntılı olarak prim ve limit belirleme çalışması yapmıştır. Bu çalışma hem şehir için bir prim tarifesinin oluşturulmasına katkı sağlayacak hem de tarife oluşturulana kadar gelecek sigorta taleplerin karşılanmasını sağlayacaktır.

2.4.1.1.Sokaklar ve Evler

Yukarıda da bahsedildiği gibi Sun çalışmasını daha da derinleştirmiş ve sokaklardaki yapıları tek tek belirleyerek o yapıların sigortaya uygun olup olmadığını

[84] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.28
[85] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.28
[86] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.32-33

eğer uygunlarsa sigorta bedellerinin ve prim düzeylerinin ne olması gerektiği hakkında bir derleme yaptırmıştır. Dikkat çeken unsur ise sokakların isimlerinin yabancı olmasıdır. Bu durum hedef sigorta müşteri kitlesinin yabancı olduğuna dair düşünceyi güçlendirdiğinin bir kanıtı olduğunu göstermektedir. Diğer yandan aşağıdaki sokakların bazı yerlerinde Imperial Ottoman Bank'ın Konut Kredisi verirken

- Bella Vista Sokağı: Sokaklardaki binaların yapısı genel olarak taş ve ahşaptan olup durumları çok iyi değildir. Prim % 1½ olarak uygun görülmüştür.[87]
- Dickson Sokağı: Numara 52'deki taş binanın primi %1, taş ve ahşap karışımı binaların primleri de % 1½ ve %2 arasında uygun görülmüştür.[88]
- İngiliz Bölgesi: Frenk bölgesinde denize yakın e geniş sokaktır. Üst tarafları ahşap ve taş yapılar karışıktır. Prim %1 olarak belirlenmiştir.[89]
- Balık Pazarı: Birçok balık deposunun bulunduğu bölgede toplam sigorta bedeli 3.000 ile 5.000 pound arasında değişmektedir. Rose bu bölge için prim olarak %2, Royal Liverpool % 1½. Sun merkezden alınan karar ile bu bölgedeki prim % 1 ¾ olarak belirlenmiştir.[90]
- Frenk Sokağı: Sokağın ön tarafı ahşap ve taş karışık arka tarafı ise briket ve taştan yapılmış yapılar yoğunluktadır. Prim tutarı %1 ¼ olabilir. Bölgede yapılan evlerin bir kısmı 1846 yılında çıka yangın sonrası yanmış olup bu yapıların yerine yapılmış olan evler için prim %1'dir.[91]
- Fransız Konsolosluk Sokağı: Royal Liverpool'in buradaki primi % 1 1/4 'tür. Genellikle yapılar taştan olup küçük bir kısmı taş ve ahşap karışıktır.
- Kavaklı Sokağı: Frenk bölgesinin en modern ve geniş sokağıdır.[92]
- Moena Pervolis Sokağı (Cathrine Katedraline Yakın Olan Sokak): Imperial Ottoman Bank'ın verdiği konut kredisinin içinde yangın sigorta teminatı da olup prim %1

[87] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[88] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[89] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[90] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[91] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[92] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38

¼'tür. Royal Liverpool bankadan ve krediden bağımsız olarak %1 prim ile yangın sigorta teminatı sunmaktadır. [93]

- Mecidiye Sokağı: B7u sokaktaki evlerin bir kısmı ahşap olduğu için kötü risk olarak tanımlanmıştır. 18–19 Aralık 1863 yılında meydana gelen yangında bu evlerden bir kısmı yanmıştır. Rose bu kısımdan gelen yangın sigorta tekliflerini reddetmektedir. Evlerin çaprazında ise çeşitli antrepo ve dükkân vardır. Bu evlerin bir kısmı ahşap diğer kısmı ise kötü bir ahşap ve taş yapıda olan yerlerdir. Normal koşulda buralarda alınan prim oranı %1 ½ ve %2 arasında değişmektedir. Rose buradaki yapılar için %2'den daha düşük bir primi uygulamayı reddetmektedir. Bir Hollandalı sigorta şirketi ise % 2 ½ prim uygulamaktadır. Fakat buradaki ileri gelen Hollandalı bir tüccara göre Hollandalı bu sigorta şirketi kendi ülkesinden değildir. Bazı taş veya ahşap taş karışımı yapıların yangın koruma duvarı bulunmaktadır bu tazr yapılar için tarifenin altında olacak şekilde % 1 ½ prim uygulanabilir. Bu bölgeden gelen sigorta taleplerinde çok dikkatli olunmalı ve yanı zamanda sigorta peneterasyonu düşük tutulmalıdır.[94]
- St. Photoni Kilisesi Yakınları: Bu bölgede Zizecli olarak adlandırılan ve bir antrepo mevcuttur. Bu hanın Kilise pasajından bir, Wanoglow Han'dan da diğer girişi mevcuttur. 1.sınıf bir yapıda olan hanın kapı üstleri tonoz yapıda olup kuzey tarafında bir evle bitişiktir. Yapının güney tarafı taş diğer tarafları ise ahşap, taş ve ahşap karışık bir yapıda yapılmıştır. Toplam sigorta bedeli olarak 10.000 ile 40.000 pound arasında bir bedel belirlenebilir. Prim ise % ¾'tür.[95]
- Rose Sokağı: Bu sokakta bulunan Skiffmann Evi sigorta için uygundur. Bazı kısımları taş diğer kısımları ise ahşap ve taş karışımı bir şekilde yapılmıştır. Riskli durum ise evin iki tarafında bulunan ahşap evlerdir. Rose burada %2, Royal Liverpool ise % ½ olarak prim belirlemektedir. Rose bu prim düzeyinin kesinlikle altına inmemektedir. Yine bölgede yer alan Zipey evine ise Sun %2i Royal Liverpool ise % ½ prim belirlemiştir. Evin yapısı taş, taş ve ahşap karışımı olsa da bir öncekindeki gibi yanındaki yapıların ahşap olması prim düzeyinin yüksek olmasına

[93] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[94] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[95] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38

neden olmaktadır. Guardian adlı evde ise Sun % 1 ¾ , Royal Liverpool ise %1 prim belirlemiştir. Evin arka tarafı ahşap ve taş karışımı bir şekilde yapılmıştır. [96]

Genel olarak bir değerlendirme yapıldığında Sun'ın prim oranları % ¾'ten başlayarak %2'ye kadar çıkmaktadır. Sun, sigortalayacağı riskler konusunda seçici olmuş ve özellikle Royal Liverpool'un rekabetçi prim tutarlarına göre daha tutucu bir politika izlemiştir. Bu tavır bir yandan sigorta penetrasyonunu düşüren bir rol oynarken diğer yandan seçilmiş risklerin hasar oranlarının düşük olmasını sonucunu doğurmuştur. Kısacası Sun büyüklük yerine kar politikasıyla hareket etmiştir. Sun'ın İzmir acenteliği bu tavrı nedeniyle İstanbul'a göre önemli karlar yapmıştır. Bu sonuçları beşinci bölümde paylaşacağız.

2.4.1.2 Frenk Hanları

Frenk Hanlarının sahipleri genel olarak Ermeni ve Rumlardır. Hanların sahipleri genellikle kira gelirleri ile ve başka yerde yaşamaktadır. Antrepolarda genellikle tüccarlar tarafından tutulmuşken evlerde kalanlar diğer kişilerdir. Evlerin sahipleri değişse de toplum içindeki belirtilen isim aynı kalmıştır. Pasajlar ve onlara ait avlulara genellikle Frenk Hanları olarak betimlenirler. Bunun nedeni ise bu yapıların genellikle Frenklerin yaşadığı bölgeye ve Marina'ya yakın olmalarıdır. Her bir avluda iki ev vardır. Bunlardan bir tanesi Frenk Sokağında diğeri işse Marina'ya bakar. Kapılar genellikle gece olunca kitlenir. Bölgede yaklaşık adet Frenk Hanı mevcuttur. Tonoz yapıdaki antrepolar sadece Frenk Hanlarında ve Hanlarda mevcuttur. Frenk Hanları genel olarak 2 veya 3 binadan oluşmaktadır.[97]

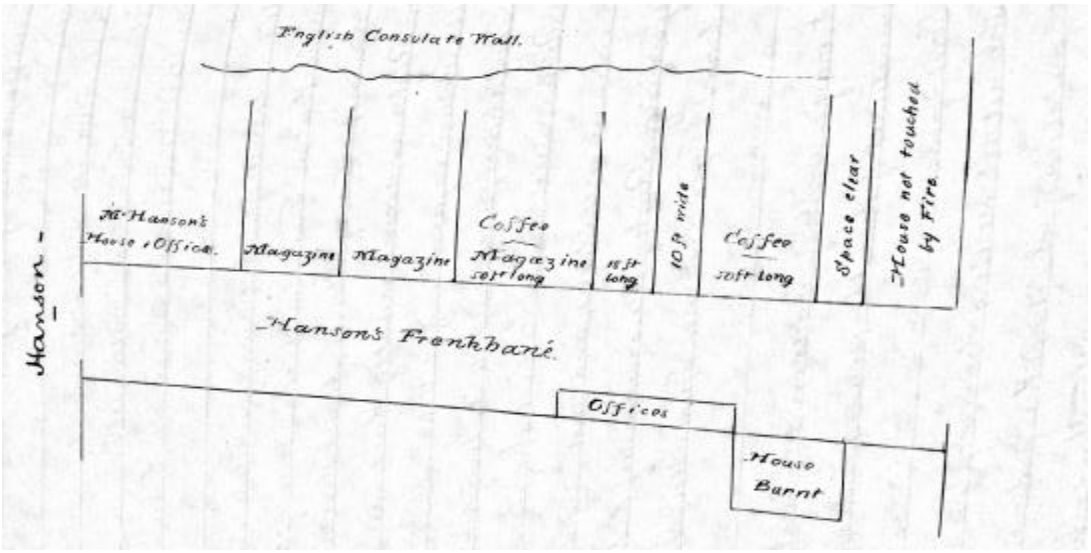
Frenkhanları için toplam sigorta bedeli 8.000 pound limitli olacak şekilde belirlenmişti fakat planlar incelendiğinde sanılanın aksine risk unsurunun çok daha fazla olduğu görülmüştür. Bu nedenle Rose bazı hanlar için topla sigorta bedelini 2.000 pounda kadar düşürmüştür. Bazı hanlar için bu limit 5.000 pound olup çoklu ve bitişik yapıda olan hanlar için bu 2.500 pound olarak revize edilmiştir. Frenk Hanlarındaki ortalama mobilya bedeli sigorta açısından 20.000 pound olarak

[96] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.35-38
[97] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.39-40

belirlenmiş olup evler için bu 1.000 pound depolar için 2.000–10.000 pound arasında değişen limitler söz konusudur.[98]

- Hanson Frenk Hanı: Bu han için belirlenmiş toplam sigorta bedelleri şu şekildedir; dükkânlar için 4.000 pound, dükkân mobilyaları için 500 pound, depolar için 1.000 pound. Han'da hem dükkânlar hem de normal evler mevcuttur ve bunların bir kısmı marina tarafındadır.

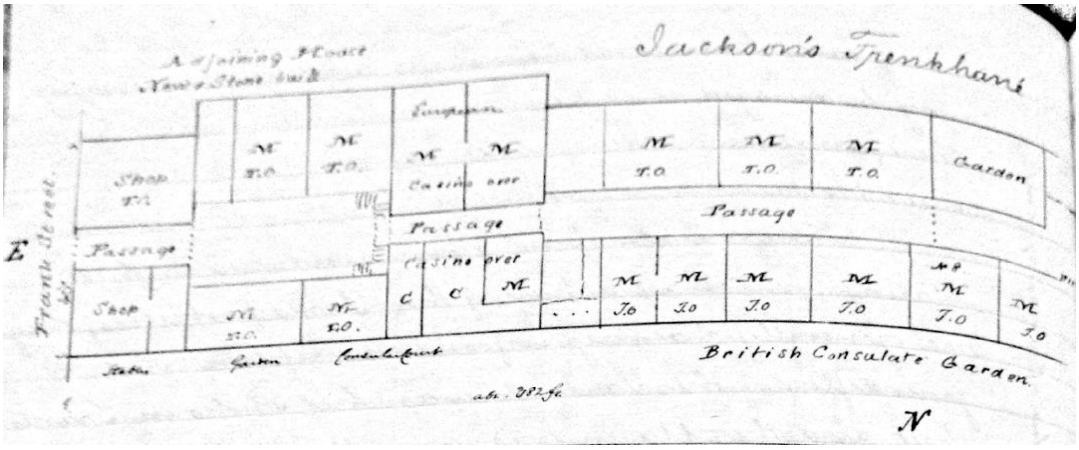
  Resim 2.1 Hanson Frenk Hanı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

- Jackson Frenk Hanı: Pasajın güney yanındaki risk adedi 2, kuzeyde 2 Batı yanındaki duvarın kuzeyden güneye uzanan tarafında 1 ve güney tarafında ise 3 adet vardır.

  Resim 2.2 Jackson Frenk Hanı

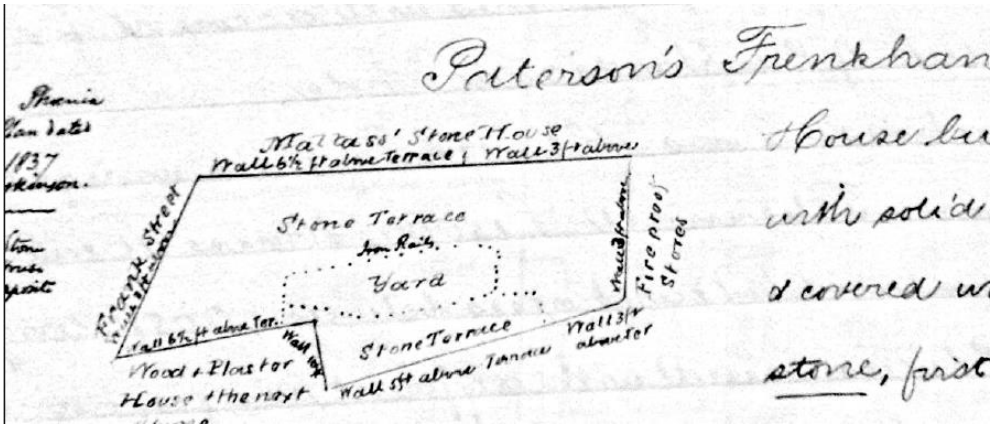


Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

[98] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.40

- Paterson Frenk Hanı: Hanın içerisindeki evler yangına karşı özel olarak taştan yapılmıştır. Hanın ön tarafında Frenk Sokağına açılan yan ahşaptan yapılmıştır. Maltasu sokağı tarafındaki hanın taştan duvarı vardır.

Resim 2.3 Paterson Frenk Hanı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

Paterson Frenk Hanesinin yangın sigortasını Phoenix yapmış olup prim olarak % ¾ alınıştır. Phoenix'in verdiği teminatlar ortalama yangın klozlarıdır.[99]

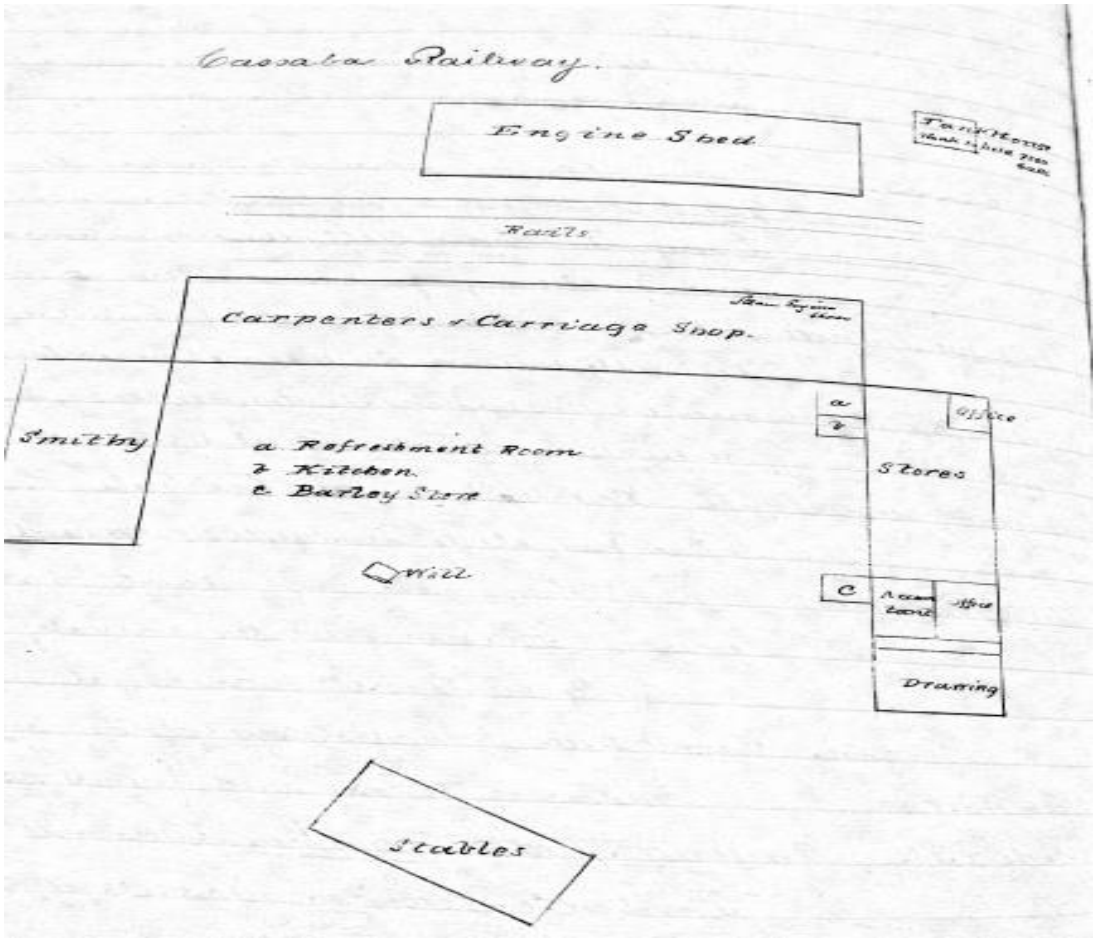
2.4.1.3 İzmir-Aydın-Kasaba Demiryolu

19.yüzyılın ikinci yarısından sonra artan dış ticaret ve uluslararası piyasalara entegrasyon beraberinde demiryollarını da getirdi. Demiryolları gibi bir alt yapı desteği ile ticaretin boyutları muazzam artışlar sağlamış sadece ekonomik olarak değil sosyal olarak da dönüşüm sağlamıştır. Sigorta şirketleri de ticaret ile demiryolu arasındaki bu pozitif ilişkiyi görerek takip etmişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en önemli demiryolu projelerinden birisi e İzmir-Kasaba-Aydın demiryoludur. İngilizlerin yaptığı bu demiryolu doğal olarak sigorta şirketleri için de önemli bir projeydi.

[99] LMA CLC/B/192/019/31522/267

Resim 2.5 Kasaba Demiryolu



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

Yukarıdaki resim de Kasaba İstasyonunun çizimi mevcuttur. Geçici olarak thatadan yapılmış olan istasyonun sigortasını Royal Liverpool şirketi yapmış olup koasürans için Sun'a başvurmuştur. Buna göre Royal Liverpool, Sun'a % 1 ¼ primi teklif etmiş fakat Rose bunu kabul etmemiştir.[100]

İzmir-Aydın İstasyonunun yangın sigortası için uzun bir görüşme süreci yaşanmıştır. Bu görüşmelerin sonucunda istasyonun sigortası Sun ve Royal Liverpool'a toplam sigorta bedeli sigorta şirketi başına 24.000 pound, toplamda 48.000 pound olarak ve primi ise % 3/8 olacak şekilde verilmiştir. İlk olarak gelen yangın sigorta talebine kurumların verdiği prim teklifi % ½ olmuştur. Fakat projeyi yapan firma bu prim düzeyini yüksek bularak indirim istemiş ve % 3/8 üzerinden

[100] LMA CLC/B/192/019/31522/267

anlaşma sağlanmıştır. Poliçe direkt olarak Londra'daki ofiste kesilip İzmir'e gönderilmiş tüm teknik süreç boyunca Rose olmuştur.[101]

Sigorta kapsamında olan yapılar ise şöyledir; İstasyona bağlı olan tüm oturulan evler, Bankalar, Depolar ve Tamirhane.102

2.4.1.4 Hanlar

İzmir'de Frenk Hanlarının yanı sıra başka hanlar da vardır. Sun'ın yaptırdığı raporda bu hanların potansiyel yangın sigorta müşterileri olabileceği belirtilmiştir. Bu yapıların yangına karşı dayanıklı olarak taştan yapıldığı aynı zamanda şehirdeki yangınların bunları etkileme oranlarının da çok düşük olduğu belirtilmiştir. Hanlar, kervanlar için çok önemli bir yeri vardır. Anadolu'nun farklı noktalarından gelen ve genellikle develi kervanlar hanlara mallarını boşaltırlar ve geceyi bu hanlarda geçirirler. Türkler Türk bölgesindeki Hanlarda Ermeniler de Ermeni bölgesi hanlarında kalırlar. Han içinde yangın çıkarabilecek malzemelere izin verilmez aynı zamanda eskiden kalma ve yangına dayanıklı taş yapılar ve duvarlar ile izoleli bir yapı vardır. Bu hanlar İzmir'de çıkan tüm yangınlara karşı ayakta kalmayı başarmışlardır. Rose hanların içindeki malların yangın sigortası yaptırılması için birçok talep almıştır. Rose bu talebe karşılık olarak mevcut tarife çerçevesinde teklifler vermekte fakat prim düzeyleri pahalı bulunarak geri çevrilmektedir. Hanların içindeki malzeme için sunulan sigortanın toplam sigorta bedeli genel olarak 4.000 pound şeklinde belirlenmiştir.[103]

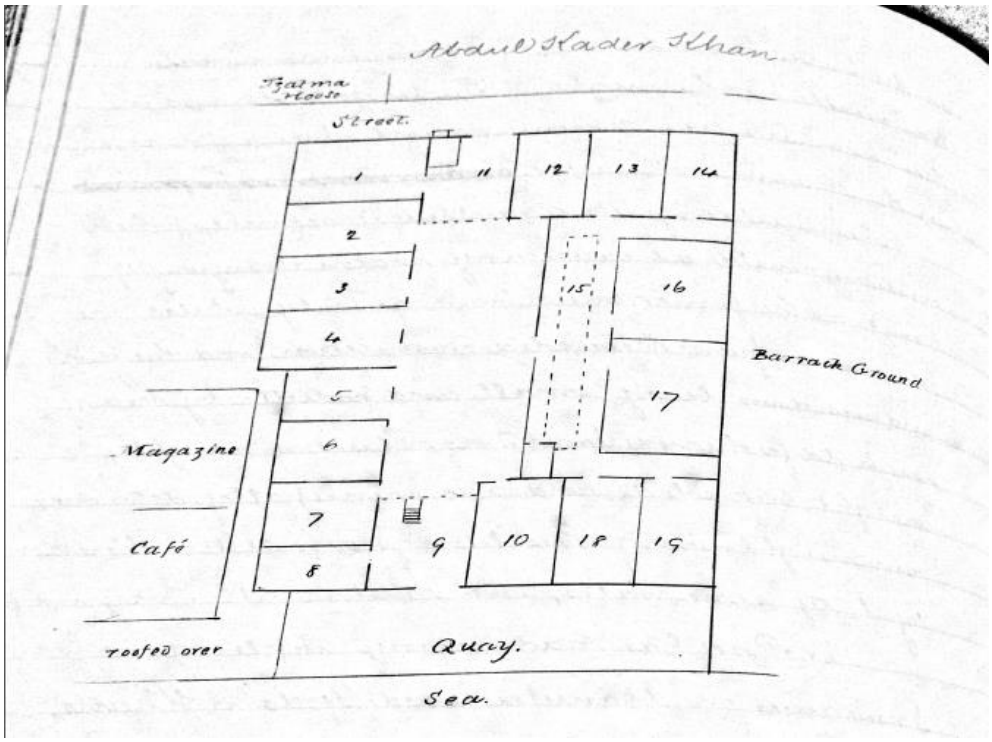
- Abdul Kadir Han: Hanın içinde yer alan kafeler, kervanların mal boşalttıktan sonra kaldığı alanlar ve depoların neredeyse tamamı taş malzemeden yapılmıştır. Belgelerden anladığımız kadarıyla mülk sahibi bir bankadır. Banka sigorta şirketlerine hanı sigortalatmak istemiş toplam sigorta bedelini de 40.000 pound olarak belirlemiştir.[104]

  Bunun üzerine dağılım şu şekilde olmuştur; Sun 10.000 pound, Phoenix 10.000 pound ve Royal Liverpool 20.000 poundluk kısmı almıştır. Sigorta şirketleri hanın

[101] LMA CLC/B/192/019/31522/267
[102] LMA CLC/B/192/019/31522/267
[103] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.48-49
[104] LMA CLC/B/192/019/31522/267

sahibi olan bankaya eğer taş ve ahşaptan yapılmış odayı kullanıma kapatırsa ve belirlenen camları iptal ederse prim fiyatını %1 ¼'ten % ¾'e düşeceklerini belirtmişler, Banka da bu talepleri kabul edip uygulayarak indirimden faydalanmıştır.

Resim 2.6 Abdul Kadir Han



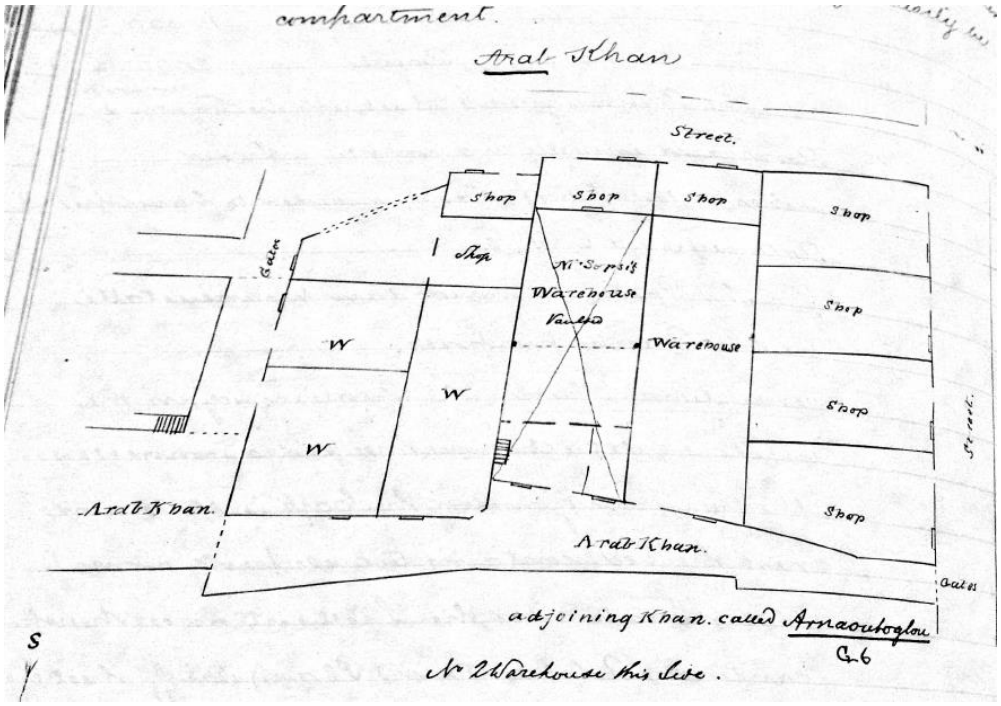
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

- Arap Han: Rose bu han için Fren Hanları için özel olarak uygulanan oranları uygulamış ve toplam 5.000 poundluk bir pay almıştır. Diğer sigortacılar ile görüşüp payını arttırma imkânları arayacaktır.105 Eğer daha fazla pay bulabilirse Phoenix'i devreye sokacaktır.[106]

  Bu ifadeler bize Arap Han'ın diğer hanlarda olduğu gibi sigorta şirketleri için iyi bir sik olduğunu düşündürtmektedir. Zira eğer tersi olsaydı Rose ek olarak sigortalama isteği duymazdı

[105] LMA CLC/B/192/019/31522/267
[106] LMA CLC/B/192/019/31522/267

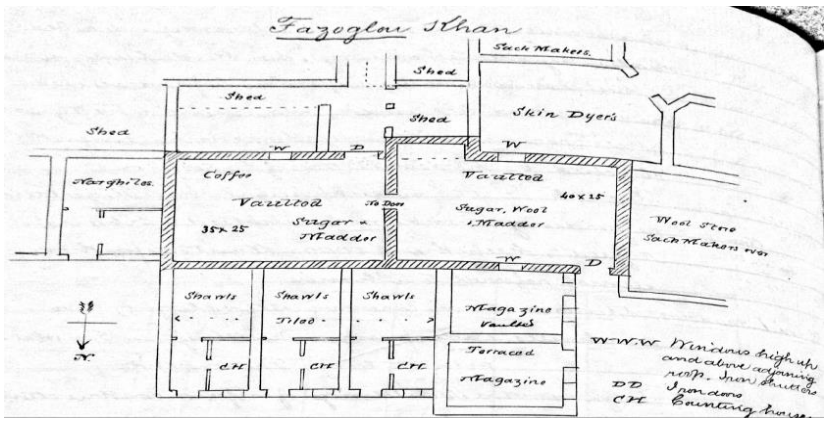
Resim 2.7 Arap Han



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

- Fazoğlan Han: Hanlar arasındaki en yeni olanıdır. Hem duvarlarının ekstra taş yapılarla desteklenmiş olması hem de tüm depoların tonozdan yapılması diğer hanlara göre üstünlüklerini oluşturmaktadır. Depoları genellikle yüksek olup yanındaki yapılardan ayrılmıştır bu tarz yapım biçimiyle Frenk Hanlarında karşılaşıyoruz.[107]

Resim 2.8 Fazoğlan Han

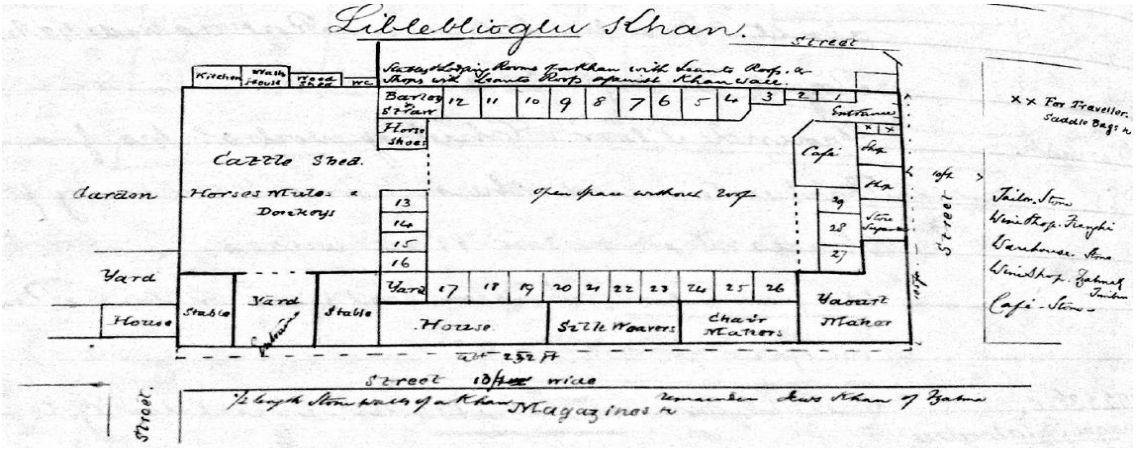


Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

[107] LMA CLC/B/192/019/31522/267

- Lileblioğlu Han: Perslerin yaşadığı bölgede bulunmaktadır. Dükkânlar çok sayıda olup gün içinde yoğun bir şekilde satış faaliyeti yapıyorlar. Genel olarak lokanta, kumaş vb. dükkânları mevcut. Aynı zamanda kervanların dinlenmesi için çeşitli alanlarda mevcuttur. Sun'ın şehirdeki aktüeri olan Wood Han'ın % primle sigortalanabileceğini belirtmesine rağmen hanın çevresinde çok sayıda ahşap yapı olduğu için bu talep reddedilmiştir.[108]

  Resim 2.9 Lileblioğlu Han [109]

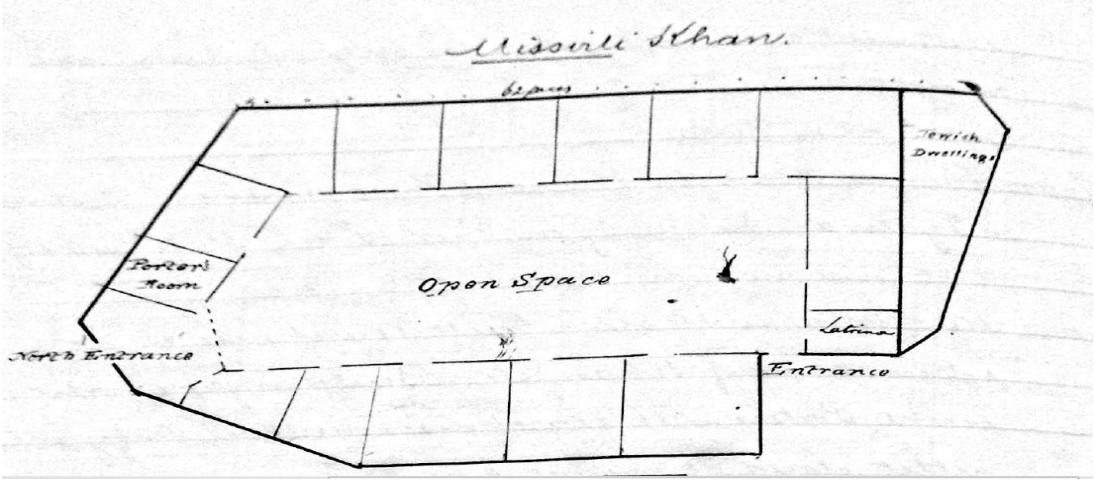


Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

- Mısırlı Han: Taş yapıdır. Han içerisinde 13 adet depo 3 adet de diğer kullanımlar için alanlar vardır. Taş yapı olması sebebiyle sigorta şirketlerinin ilgisini çekmiştir. Bina sahibi sigortanın % ½ prim seviyesi ile yapılmasını istemiş sigorta şirketleri de % ¾ altında kesinlikle sigorta yapamayacaklarını belirtmiş ve bu düzeyde sigorta yaptırılmıştır. Toplam Sigorta bedeli 5.000 pound olup 3.000 pound kısa süreli sigorta şeklinde Phoenix'in üzerindedir.[110]

[108] LMA CLC/B/192/019/31522/267
[109] LMA CLC/B/192/019/31522/267
[110] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.53

Resim 2.10 Mısırlı Han



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

2.4.1.5 Diğer Yapılar

Sigorta Şirketleri'nin İzmir'de sigorta yapabilecekleri yapılar sadece evler, Frenk Hanları veya demiryolu istasyonları değil aynı zamanda hastaneler, tiyatrolar, matbaalar vb. yerlerde vardı. Sigorta şirketleri tüm bu yapıları yine kendilerine uygun olarak risk analizlerini yapmış ona göre ya prim belirlemişler ya da sigorta yapmak istememişlerdir. Bu yapıların sigorta şirketleri tarafından nasıl değerlendirildiğini primi neye göre değerlendirdiklerini vb. teknik detayları bilmemiz sigorta şirketlerinin politikalarını aynı zamanda hasarlarını da anlamamızı sağlayacaktır.

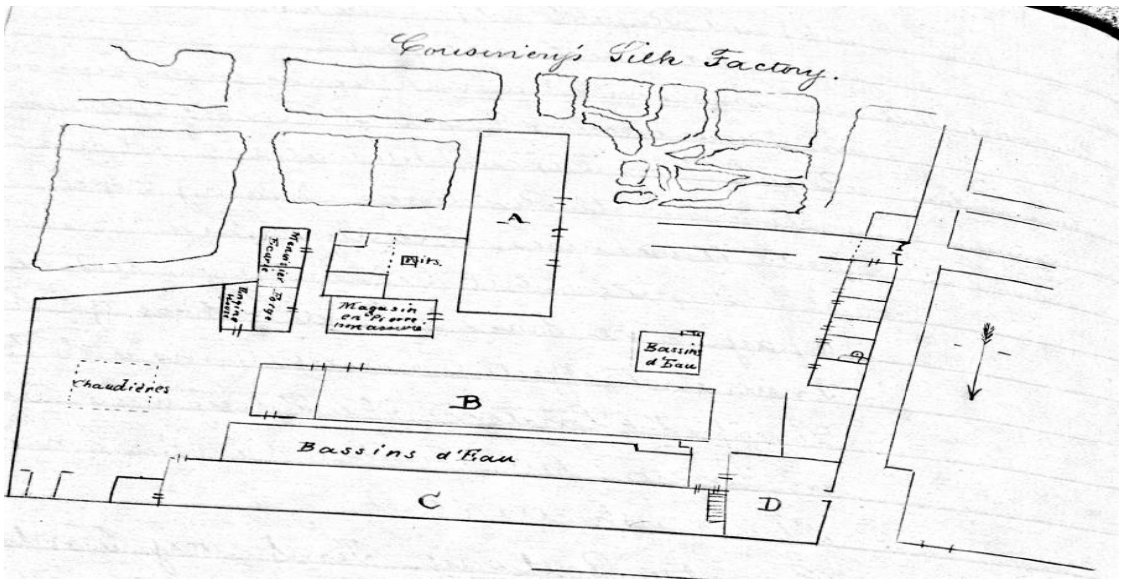
- Cousinery İpek Fabrikası: Bu fabrika; var olan bir kasaba devlet kurumundan ipek fabrikası haline getirilmiştir. Rose bu fabrikayı toplam sigorta bedeli 6.000 pound olacak şekilde sigortalamış 2.000 poundunu Phoenix'e koasüre etmiştir. Bu koasürans bedeli olarak Phoenix %1 almıştır.

Planın açıklamasına bakılacak olursa; fabrikaya ait olan dinlenme tesisleri taştan yapılmıştır. Fabrikanın bir adet deposu olup ayrıca birinci katı ahşap ve taş yapı karışık olarak yapılmış olup çalışma alanı olan "B" ise ahşap ve taş yapı karışımıdır.[111]

[111] LMA CLC/B/192/019/31522/267

Çalışma alanının üstündeki çatı ahşaptır. "C" de "B"dekine benzer bir yapıda olup çalışma alanıdır. Yöneticilerin konutu olan "D" ise taş bir yapıdır. Fabrika içindeki sokaklar 20 fit genişliğindedir. Batıdaki sokakta ise genişlik 13 fittir. Fakat yapılacak olan çalışmalarla bu sokağın genişliği de 20 fite çıkacaktır.[112]

Resim 2.11 Cousinery İpek Fabrikası



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

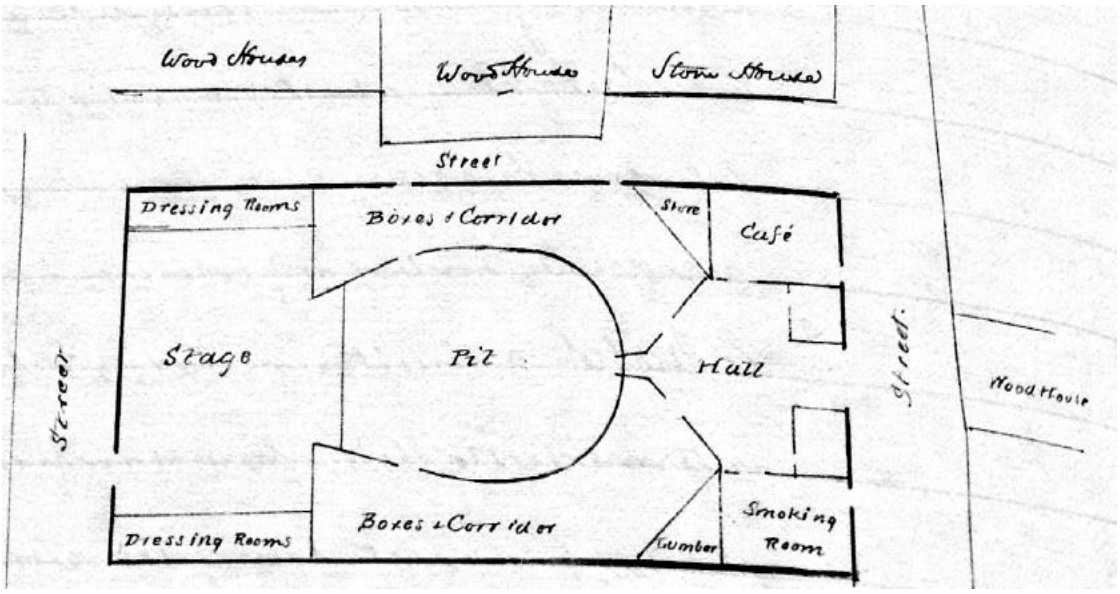
- Tiyatro: Tiyatro binaları genel olarak sigorta şirketleri açısından riskli yapılardır. Hem ahşap yapıları hem yüksek miktarda insanın aynı anda içeride bulunması hem de aydınlatmalardan kaynaklı riskler buna neden olmaktadır.

Genel olarak Opera Binasından izole edilmiştir. %3 prim ve Avaraj Kloz olmadan risk kabul etmiştir. Royal Liverpool'a koasürans için sorulmuş koruma klozu olmadan kabul edeceğini belirtmiştir.

Koruma klozunun konulmamasının nedeni olarak da aydınlanmaların oluşturduğu riski öne sürmüştür. Koasürans netleşmemiştir. [113]

[112] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.46
[113] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.47

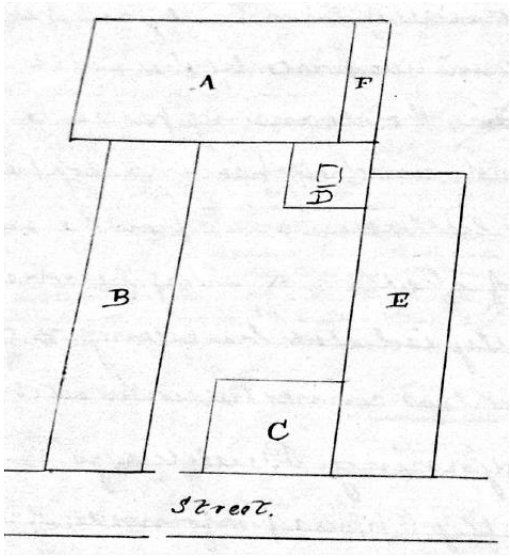
Resim 2.12 İzmir Tiyatrosu



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.46

- Şarap Fabrikası: Şarap fabrikasının yangın sigorta teminatı almak için Sun'a başvurmuştur. Sigorta yaptırılması istenen alan taş yapı olan üretim noktası "A" dır. Prim olarak müşteri % ½ ödeyebileceğini söylemiş fakat Rose fabrikayı sigortalamak istememiştir. Sigortayı Royal Liverpool yapmış olup ne kadarlık bir primle bunu yaptığı bilgisi mevcut değildir.[114]

Resim 2.13 İzmir Şarap Fabrikası



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.48

[114] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.47

Yapılan incelemede "A" kısmının yangın sigortası için uygun olarak taş bir yapıda olduğu görülürken hemen yanındaki "B" üretim noktasının yapısı bozuktur. Zira hem ahşap yapılı hem de eski olması "A" için yangın riski doğurmaktadır. "B"de ortalama 20 varil "A"da ise 70 varil şarap depolanmıştır. Genel yapı ve ışıklandırmanın tehlikeli olması sebebiyle riskli bir yapı olduğuna kanaat getirilmiştir.[115]

2.4.2 İstanbul

İstanbul, İzmir'e göre çok daha büyük ve karmaşık bir yapısı vardı. Bu nedenle İzmir gibi kolaylıkla bölgelere ayrılıp analiz edilmesi de bir o kadar güçtür. Buna ek olarak Sun'ın İstanbul'daki acentesi ilk başta kalıcı olmayacak kısa bir süre sonra görevden alınacaktır. Yerine atanan yeni acente de bu büyük şehri anlamak ve modern sigortacılık, aktüerya kurallarına göre değerlendirmesi kolay olmayacaktı. Nitekim yapılan değerlendirmelere baktığımızda yapılan analizler İzmir'e göre dağınık amatör ve hedeften uzaktır. Rose İzmir'de belirli bir düzeydeki prim büyüklüğü ve riski düşük olan işleri analiz edip kabul ederken İstanbul'da bunu söylemek mümkün değildir.

Sun'ın merkezindeki defterlerinde Rose'un İzmir'de yapıları analiz etmek kullandığı birçok teknik çizim ile karşılaşırken İstanbul'da bunlardan iz yoktur. Bunun sonucunda ise beşinci bölümde görülebileceği gibi büyük zarardı.

Şehir keskin bir şekilde bir yandan Galata-Pera ve diğer bölgeler şeklinde birbirinden ayrılmıştır. Şehrin muazzam boyutlardaki büyüklüğü ve yayılışı acentenin analiz yapmasının en büyük nedenlerinden birisiydi.

Yabancılar ve finans piyasası genellikle Pera-Galata bölgesinde yoğunlaşmış diğer bölgeler ise Yahudiler, Ermeniler, Rumlar ve Türkler şeklinde birbirinden ayrılmıştır. Türklerin yaşadığı bölge yangın açısından en tehlikeli bölge idi. Zira depremden korunmak kaygısıyla evere genellikle ahşap şekilde yapılmış sokakları dar ve bitişik bir nizam olacak şekilde sıralanmışlardır.

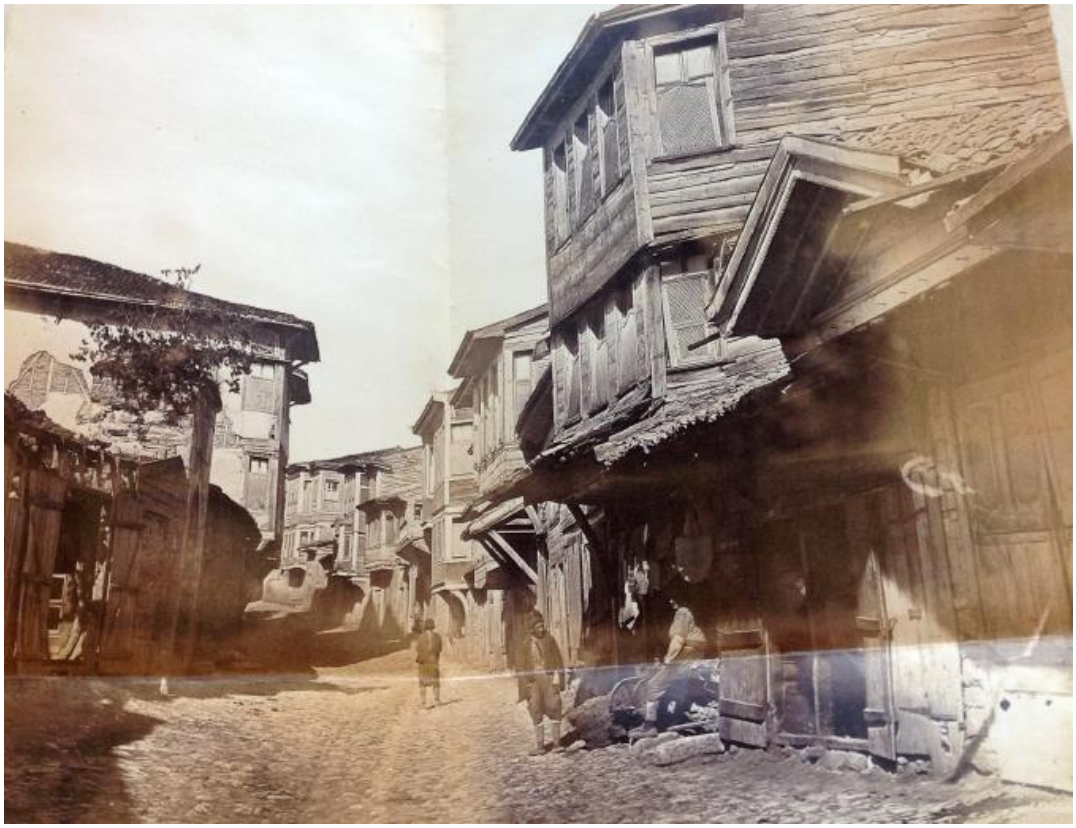
Bu tarz bir yapılaşma doğal olarak bir yangın çıkması halinde bölgeyi tamamen etkisi altına alarak yok etmektedir. Yangınlar kolaylıkla büyük felaket

[115] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.48

boyutunu alarak ciddi maddi ve can kayıplarına yol açıyordu. Öyle ki İstanbul halkı mal varlıkları olan takılarla yatıyor yangın çıkması halinde hemen dışarıya kaçarak böylece mal varlıklarının tamamını kaybetmekten kurtulmaya çalışıyorlardı.

Yangını etkileyen bir başka faktör ise kışın ısınmak için kullanılan mangallardı. Bu mangalların devrilmesi ile evin ahşap yapısı birleştiğinde yangın bir anda tüm eve yayılarak evi kül ediyordu. Diğer yandan evlerin bitişik olması ve yangın duvarlarının olmaması nedeniyle yangın hemen yan eve sıçrayarak o bölgede etkili oluyordu.

Resim 2.14 İstanbul Sokağı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259

Yukarıdaki resimde de görüldüğü gibi özellikle Türkler'in yaşadığı bölgelerde sokaklar dar, evler ahşap ve bitişik nizamdaydı. Yangınların yoğunlaşması ve giderek felaket boyutuna dayanması ev yapım tekniklerinde de değişikliğe gidilmesine neden olmuştur. Yerden belirli bir yükseklikte ve taş üzerine yapılan evlerin duvarlarında briket kullanılmaya başlanmış ve ahşap dış cepheye gelmiştir.

Resim 2.15 İstanbul Evi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259

Şehrin geneline bakıldığında sigorta şirketleri için Galata-Pera bölgesi hem yapıların durumu hem de sosyal açıdan sigortaya daha uygun görünürken diğer bölegeler için bunu söylemek pek mümkün değildir.

Resim 2.16 İstanbul Genel Görünüş



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259

Yukarıdaki fotoğraf 1865 yılına ait olup Tophane'den Beşiktaş'a olan bölgeyi netlikle görmemizi sağlamaktadır. Fotoğraf dikkatli bir şekilde incelendiğinde İstanbul'da yangın sigortacılığının karşılaştığı sorunları görebilmekteyiz. Evler birbirine bitişik ve geneli ahşap yapıdadır. Arada seçilebilen taş yapılar ise ya cami ya da devlet kurumudur. Evlerin bu sıkışıklıkla dizilmesine sokakların dar yapısı eklenince risk sigortacılar açısından ciddi boyutlara ulaşmaktadır.

Resim 2.17 Tophane Genel Görünüş

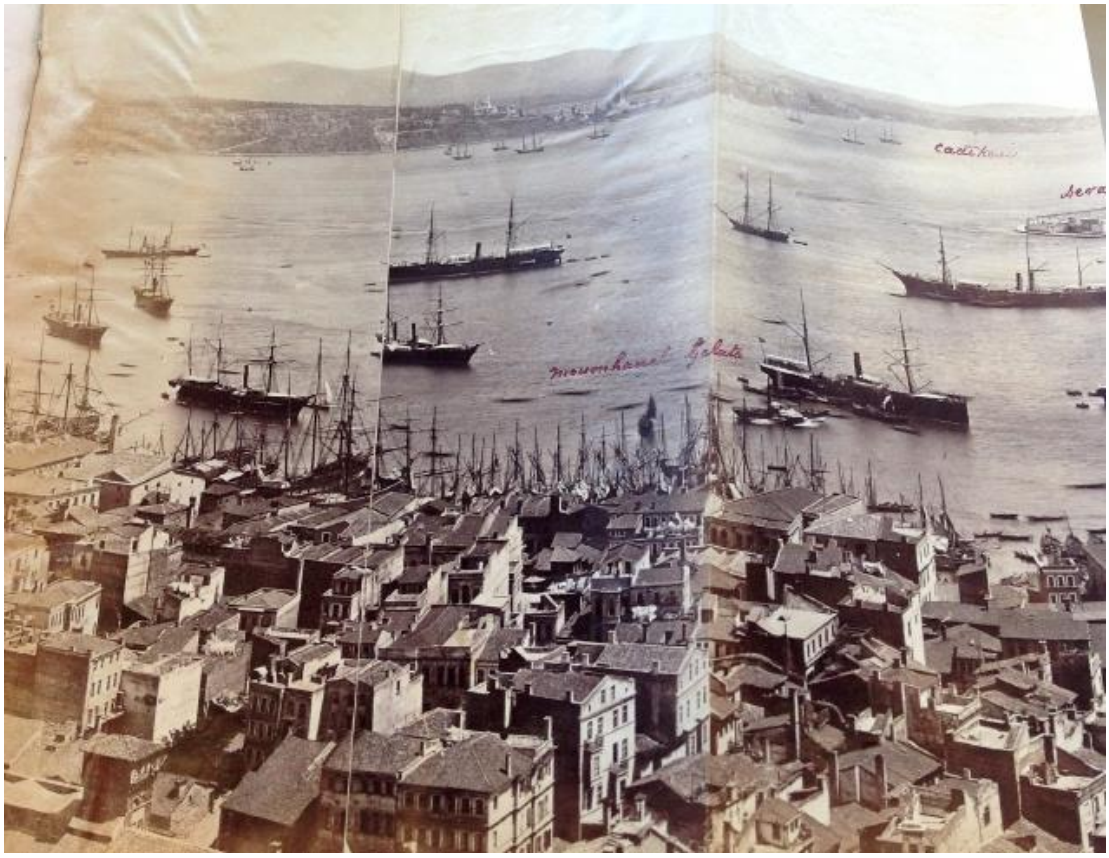


Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259

Yukarıdaki fotoğrafta ise Tophane'den Galata'ya kadar olan bölge görülmektedir. Dikkat edilirse Tophane tarafındaki evler yine birbirine yapışık nizamda olup ahşaptır. Galata tarafına doğru ise evler artık taştandır. Bu bölgedeki risk analizinde prim seviyeleri yüksek çıkmasının en büyük nedeni ahşap evlerin varlığıdır.

Taş yapıların gittikçe yoğunlaşmaya başlaması riskin sigortacılar açısından düşmesine ve daha az prim seviyeleriyle daha yüksek gelirlerin sağlanması kolaylaşıyordu.

Resim 2.18 Galata Genel Görünüş



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259

Yukarıdaki fotoğrafta Galata'yı görmek mümkündür. Dikkat edilirse evlerin genel yapısı taş olup birbirleri arasında bir boşluk vardır. Bu özellik doğal olarak sigorta şirketlerinin dikkatini çekmekte ve potansiyel bir müşteri kitlesi oluşmaktadır.

Sonuç olarak İstanbul'un yukarıda anlatmaya çalıştığımız yapısı Yangın sigorta şirketleri açısından olumsuz olmasına rağmen taşıdığı büyüme potansiyeli açısından umut vericiydi. Bu nedenle şehre birçok sigorta şirketi 1865'ten sonra gelmeye başladılar ve yangın sigorta teminatı sunmaya başladılar.

Sigorta şirketleri ilk yıllarda ciddi zararlar yazdılar fakat özellikle 1870 Büyük Pera Yangınından sonra Belediye'nin yapılaşma atılımı onlara uzun vadede kar yazmasına en büyük katkıyı sağlayacaktı.

2.4.2.1 İlk Sigortalanan Yapılar

Sun'ın İstanbul'daki ilk sigorta müşterileri İzmir'den farklı olarak risk bazlı değil bölge bazlı bir şeklindedir. Bölge bazlı olarak yapılan bir ayrıştırma risk analizinin ikinci plana atıldığı ve daha çok sigorta penetrasyonun genişletilmesi yönünde bir politika izlendiğini ortaya koymaktadır. Modern sigortacılık açısından ciddi sıkıntılar doğuracağı açık olan bu yaklaşımın Sun'a bedeli ağır olacaktı.

- İstanbul Bölgesi Ticaret Evi: Toplam sigorta bedeli 1840 pound olup ilk sigortadır.
- Samatya: Tüccar olan Bay Motiadi evini sigortalatmak istemiştir. Evi için 2.000 pound içindeki mobilyalar için de 2.000 pound olmak üzere toplam da 4.000 poundluk bir toplam sigorta bedelli bir poliçe talep edilmiştir. Yapılan değerlendirmede Motiadi'nin Valide Han'da iş yeri bulunduğu belirlenmiştir. Evi için yapılan incelemede evinin 3 katlı ve 30 yıllık bir bina olduğu tespit edilmiş çevresindeki ahşap evler nedeniyle talep reddedilmiştir.
- İstanbul Bölgesi Balık Pazarı: Koasürans olarak 3.000 poundluk toplam sigorta bedeli olan pay alınmış olup % ¾ prim alınmıştır.
- Mahmutpaşa: Hammaddelerin depolandığı bir han birçok sigorta şirketinin koasürans yapması sonucu Sun'da 1.500 poundluk toplam sigorta bedelli ve %1 prim ile bir pay aldı. Hanın hemen yanında bir ahşap bina 1869 yılında çıkan bir yangın sonucu yandı.
- Ticaret Ev İçindeki Dükkân: Yeni Camii karşısında yer alan dükkânın yangın sigortası için koasürans şeklinde toplam sigorta bedeli 4.000 pound olan ve % ¾ prim ile pay alınmıştır.

- Kasım Paşa: Numara 9'da olan yeni yapılmış taş bir bina 3.500 poundluk toplam sigorta bedeli ve % ¾ prim ile koasürans şeklinde pay alınmıştır. Royal % ½ prim üzerinden pay almıştır.
- Ticaret Hane: Sahibi Türk'tür. Yapı ahşap olduğu için reddedilmiştir.
- Mustafa Paşa Han: Numara 43'te yer alan Han tonoz bir yapıdadır. % ½ prim teklif edilmiştir.
- Nipout Han: Numara 17'de yar alan Han ahşap olup % 3/8 prim teklif edilmiştir.
- Şekerci Han: Asmaaltı caddesinde bulunan han için koasürans şeklinde 2.727 poundluk bir sigorta bedeli kabul edilmiştir.
- Agopyan Han: % ½ prim seviyesi ve toplam sigorta bedeli 4.000 pound olacak şekilde sigortalanmıştır.
- Büyük Yeni Han: % 3/8 prim seviyesi ve 2.500 pound toplam sigorta bedeli ile sigortalanmıştır. [116]

İlk sigortalanan yapılarda dikkat çeken en önemli özellik prim seviyelerinin İzmir ile karşılaştırıldığında düşük olmasıdır. Bunun dışında sigorta yapılan yapıların derinlemesine incelemediği koasürans şeklinde başka sigorta şirketine eklemlenerek prim gelirini maksimize etmeye çalışan bir politika izlenmiştir. Bunun dışında ahşap olan yapılar da sigortalanmıştır ki risk analizinin doğru yapılmadığının en büyük kanıtıdır. Teknik açıdan İzmir'in çok gerisinde olan İstanbul acentesinin şehir ile ilgili bağımsız bir politikasının olmadığı görülmektedir.

2.5.Sigorta Şirketleri Kuruluşları

2.5.1 Acente Başvuruları

Şu ana kadar yapılan çalışmalarda Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirket temsilcileri ile ilgili çok kısıtlı açıklamalar mevcuttur. Temsilcilerin nasıl seçildiği, bu temsilcilerin kim olduğu, nasıl bir faaliyet gösterdikleri, merkezle olan ilişkileri vb. birçok konu hala netleştirilememiştir. Biz bu konuda Sun Sigorta şirketinin arşiv ve kayıtlarından bu konu ile ilgili bilgileri

[116] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.195-206

sunmaya çalışacağız. Belgelerden anladığımız kadarıyla genel olarak başlangıçta sigorta şirketleri aynı şekilde hareket ediyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın ortaya çıkışı deniz nakliyat sigortası ile ortaya çıksa da asıl gelişimini ve halkın günlük yaşamında bir unsur olması yangın sigorta şirketlerinin şubeleri açması ile gerçekleşti.

Dünyanın birçok şehrindeki gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da yabancı sigorta şirket temsilcileri çoğunlukla o sigorta şirketinin o bölgede yerleşik vatandaşları oldu.

Temsilcilikle ilgili süreç genelde aynı şekilde işliyordu. O şehirde yaşayan yabancı ülke vatandaşları sigortanın o bölgede sigortanın olmadığını görüyor bunu bir ekonomik fırsat olarak görüp kendi ülkesindeki sigorta şirketine temsilcilik başvurusu yapıyor. Sigorta şirketi de o ülkede bir temsilciği varsa ya o temsilci aracılığıyla başvuru yapan kişi hakkında bilgi topluyor ya da konsolosluktan o desteği talep ediyordu İkinci olarak da sigorta şirketi o bölgedeki sigorta potansiyeli, toplumsal yapısı, yapıların teknik özellikleri, yangınla ilgili alınan tedbirleri, hukuki durumları vb. birçok konu hakkında ayrıntılı bir rapor hazırlatıyordu. Bu raporu değerlendiren sigorta şirketi temsilcilik açıp açmamaya karar veriyordu. Şayet temsilcilik açılırsa aylık net gelir ve gider hakkında bir bütçe hazırlanıyordu ve temsilcinin buna uyması bekleniyordu.

Merkezdeki sigorta şirketi, temsilcisinden gelen teknik detaylar geldikten sonra o şehir için belirlenen risklere uygun olan prim tarifeleri yapar daha sonra bunu temsilcisine gönderirlerdi. Temsilci böylece elinde bir tarifeyle kolaylıkla risk gruplarına göre sigorta yaparak prim toplamaya başlardı. Eğer şehrin teknik detayları yeterli değilse, fazla sayıda ahşap bina ve yetersiz söndürme araçları varsa, şehirde faaliyet gösteren başka sigorta şirketi yoksa genellikle diğer şehirlere nazaran daha yüksek primler öngörürdü.

Temsilci tarifesini aldıktan sonra ilk olarak yerel gazetelerde reklam vermeye aynı zamanda şirketin tanıtımını şehrin ileri gelenlerine bir mektup ile bildirirdi. Gazete reklamları o şehirde yaşayan etnik unsurların kullandığı dillerde yapılıyordu. Bazen bir sigorta şirketi için yerel gazetelerde beş farklı dilde ilan da verilmiştir.

Temsilciler kendi bölgelerine yakın şehirlerde bazen alt acentelikler vermişlerdir.

2.5.1.1 izmir

İzmir birçok açıdan Osmanlı İmparatorluğu için çok önemliydi. Anadolu'daki üretimin Dünyaya açılan kapısı konumundaydı. Doğal olarak bu şehir yerli tüccarların dışında yabancı tüccarların da dikkatini çekiyordu. Şehirde Osmanlı vatandaşı olan Ermeniler, Rumlar, Türkler, Yahudiler ve büyük çapta da Frenk adı verilen yabancı ülke vatandaşları yaşıyordu. Özellikle hem İngiliz vatandaşlarının yoğun olarak yaşadığı bir şehir olması bunun yanında da İngiliz yatırımlarının (Demiryolları, banka vs.) olması bu şehri İngiliz sigorta şirketleri açısından cazip kılıyordu.

Şubat 1863'te Samuel Napper isimli bir tüccar, Sun Sigorta şirketine bir acente başvurusu iletir. Bu başvuru İzmir'de avukatlık yapan Henry Rose'a aittir. Rose, başvuru mektubunda İzmir'de hali hazırda 5.000 civarında taş binanın olduğunu belirtmiştir.[117]

Napper, İzmir'ive Rose'u tanıdığını; şehrin Rose'un bahsettiği gibi bina yapıları itibarıyla yangın sigortası için önemli bir potansiyel taşıdığı konusunda Rose'u doğrulamıştır. Napper aynı zamanda güçlü bir şekilde Sun Sigorta Şirketine Rose'u önermiştir. Napper, Sun'a yolladığı tavsiye mektubunda Rose'un kendisine İzmir'in İngiliz Konsolosu olan Bay Blunt tarafından tanıştırdığını Rose'un kendi işini yaptığını ve çok memnun kaldığını da belirtmiştir.[118]

Bunun üzerine Sun Sigorta şirketi Rose'dan şehrin planları ve ayrıca detaylı bir rapor talep etmiştir. Bu raporun içerdiğinde;

- Ticaretin Durumu
- Şehrin Fiziki ve Toplumsal Yapısı
- Etnik Kökenlere Göre Nüfus
- Şehirdeki İngiliz Sermayesi ve Yatırımları
- Şehirde Kullanılan Diller
- Ağırlık, Ölçü Birimleri, Kullanılan Para İle ilgili Bilgiler
- Yürürlükte Olan Kanunlar

[117] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.1
[118] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.1

- Etnik Kökenlerine Göre Milletlerin Durumu

Şeklinde detaylı bilgiler bulunmaktaydı.[119]

Rose Bu bilgileri verdikten sonra şehrin birinci sınıf bir sigorta şirketine ihtiyaç duyduğunu belirtmiştir. Rose; şehirde sunulacak sigorta teminatının orta halli bir İzmir vatandaşının sahip olduğu yapılara, yapı içindeki mobilyalar, depolanan ticari ürünlere ve özel olarak belirlenmiş olan ürünlere verilebileceğini belirtmiştir. Çoğu kez bahsedilen özel ürünler için bir yangın teminatı bulmak mümkün olmadığını belirten Rose bu gibi özel ürünlere teminat vererek bir farklılık yaratılabileceğini savunmuştur.(bu tarz özel ürünler- pamuk vb.- yüksek riskli olup mutlaka sigortalanması gerekmektedir.) Rose bu tarz işlemlerden yıllık 50.000 pound'luk ortalama bir kar elde edilebileceğini savunmuştur.[120]

Rose'un sunduğu raporundan sonra Sun Sigorta Şirketi yönetimi toplanarak bahsedilen kar düzeylerinin ve aynı zamanda potansiyel sigorta yapılacak bina sayısının abartıldığı sonucunda varmıştır. Buna rağmen yönetim; geçmiş deneyimlerini göz önüne alarak şehirde bir potansiyelin olduğuna ve dolaysıyla bir temsilcilik açmaya karar vermiştir.[121]

2.5.1.1.1 Henry Rose

Sun Sigorta şirketi İzmir'de temsilcilik açmaya karar verdikten sonra en güçlü aday olarak Rose'u araştırmaya başlamıştır.

Rose'u Sun Sigorta Şirketi'ne öneren Napper'ın İzmir'deki ortağı olan Bole; Rose hakkında olumsuz referans veriyor. Rose'un aslında avukat olmadığını ve Marine Insurance Company adlı sigorta şirketi ile ilgili olduğu belirtilmiştir. Bu yorumları yapan Bole ise Royal ve Liverpool Şirketinin acentesi olması dikkat çekicidir.[122]

Bu yorumlar üzerinw Sun Sigorta Şirketi daha fazla bilgi toplamaya başlıyor. Buna göre; Rose 48 yaşında ve evlidir. Hukuk alanında eğitimi devam ederken okuldan ayrılarak babasına işlerinde yardımcı olmuştur. 1849 yılında İzmir'e gelen Rose burada Smyrna Steam Florer Mill şirketi için ortak bulmaya gelmiş fakat şirket

[119] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.2-7
[120] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.8
[121] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.8
[122] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.9-10

1853 yılında iflas etmiştir. İflas eden şirketin vekili olarak atanan Rose bu pozisyonda uzun süre çalışmıştır. Kırım Savaşı sırasında yapmış olduğu anlaşmalar kendisine büyük faydalar sağladı. Öyle ki savaşın son altı ayında üçüncü taraflarla yapmış olduğu anlaşmalarda 120.000 pound kazandı. Anlaşma yaptığı şirketlerden biri olan Whitall kendisini İstanbul'a göndererek şirketin hisselerini nakde çevirmesini ister. 2 yıl İstanbul'da kalan Rose 2 milyon sterline yakın bir nakdi şirkete kazandırır. Fakat şirketin yanlış nakit yönetimi ve dürüst olmayan politikalar nedeniyle ciddi sıkıntılar yaşanır.123 Whitall şirketi bu işlemden kaynaklı olarak Rose'a 1.000 pound vermesi gerekirken bunu yapmamıştır. Bunun üzerine Rose, Whitall şirketine dava açmış ve şirket ciddi sıkıntılar yaşamıştır. Rose yaşadığı bu olaydan sonra ticari vekillik için başvuru yapmış fakat kabul edilmemiştir. Rose İzmir'de hem iş yaşamındaki profesyonelliği ile hem de dürüstlüğü ile tanınan bir insan olarak tanındı.124

Hayatının büyük kısmını İzmir'de geçiren Rose, Whitall Watsons şirketinin hisselerini nakde çevirmek ve yasal prosedürleri halledebilmek için Kırım Savaşı'ndan sonra yaklaşık üç yıl İstanbul'da kaldı.[125]

İzmir'de ticari faaliyet gösteren İngiliz vatandaşları aynen İngiltere'deki gibi İngiliz kanunlarına tabiydi ve yargılanmaları İngiliz Konsolosluk Mahkemesi'nde oluyor ve bu mahkeme de İngiliz yasalına göre hareket ediyordu.[126]

Konsolosluk Mahkemelerinin yeniden yapılandırılmasından önce Rose bu mahkemelerde yasal bir avukatmış gibi çalışıyordu. Napper'in yanında hukuki danışman olarak üç yıl çalışan Rose'un İngiltere'de bu mesleği yapması için gerekli olan kayıtları mevcut değildir. Rose 1863'e kadar İzmir'de önde gelen birçok kurumun yanında bireylerine de (Osmanlı Bankası Yöneticileri vb.) avukatlık yapmıştır. Bu avukatlık sırasında önemli başarılara imza atan Rose şehirde de önemli bir üne kavuşmuştur.[127]

Rose'un acentelik başvurusundan sonra Londra Merkezi ondan yangınlarla ilgili istatistikler talep etmiştir. Bunun üzerine en güvenilir kaynak olarak yerel

[123] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.11
[124] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.11-13
[125] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.11-13
[126] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.13
[127] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.13

gazeteleri istekte bulunan Rose istediğini alamaz. Bunun üzerine Rose, araştırmaya başlar ve bu bilgileri almasına başka sigorta şirketlerinin acentesi olan Bole tarafından engel olunduğunu bulmuştur. Yapılan araştırmada bu bilgi kanıtlanmıştır.[128]

Rose, Napper'ın referansını alır. Napper, Rose'un aleyhine herhangi bir iddia olmadığını ve Rose'un belirttiklerinin hepsinin doğru olduğunu, acente için en uygun kişini o olduğunu ve hisselerin güvenliği için onun bulunmaz biri olduğunu ve bu düşüncelerine aynı zamanda İzmir'deki kişilerin de hemfikir olduğunu belirtmiştir.[129]

Rose'un raporları ve Napper'ın referansları ve aynı zamanda yapılan araştırmalar Londra'daki şirket merkezine iletilir. Bunun üzerine yöneticiler konu hakkında görüşürler ve Rose'u Sun Sigorta Şirketi'nin acentesi olarak atamasını yaparlar.[130]

Sun Sigorta Şirketi acente atamadan önce nasıl bir süreç izlediğini yukarıda anlatmaya çalıştık. Sigortacılık ana olarak güvene dayandığı için Sun'da doğal olarak seçeceği kişinin güvenilir ve şehir içinde önemli bir kişi olmasına özellikle dikkat etmiştir. Bu nedenle yaptığı araştırmaları hep bu temel üzerinden kurgulamıştır.

2.5.1.1.2 Acentelik Koşulları

Sun Sigorta Şirketi Rose'u İzmir temsilcisi olarak atadıktan sonra hem operasyonel hem de teorik olarak sınırları çizmeye çalışmıştır. Böylece çalışma koşulları belirlenerek bir hatanın yapılma ihtimalinin önene geçmeye çalışılmaktadır. Bunlar;

- Hukuki; İlk olarak Rose'un hukuki olarak yetkilendirildiğini İstanbul'daki ve İzmir'deki İngiliz Konsolosluk Mahkemeleri'ne bilgi vermekle başlanmıştır. Böylece ileride olası olarak karşılaşılacak bir dava durumunda kurumun kimliği ve temsilcisinin yetkileri de mahkeme tarafından tanınması amaçlanmıştır.[131]

  Bu konu Osmanlı İmparatorluğu için de önemlidir. Zira İlerideki örneklerde de göreceğimiz gibi Sigorta şirketleri Osmanlı İmparatorluğu hukuk sistemini ve

[128] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.14
[129] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.14
[130] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.14
[131] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.16

dolaysıyla yargılamasını kabul etmemektedirler. Sigorta Şirketleri çoğu kez bunun nedenini Kapitülasyonların kendilerine tanıdığı haklar olarak tanımlamışlardır.

Burada net olarak görüyoruz ki Sigorta şirketlerin Osmanlı İmparatorluğu içindeki teşekkülleri esnasında Osmanlı Devleti'ne karşı herhangi bir bildirim veya izin almak gibi bir prosedür işletmiyorlardı. İleride Osmanlı İmparatorluğu Devleti ve Sigorta Şirketleri arasındaki ana çekişme konusu olacaktır. Bu tarz bir teşekkül piyasanın düzenlenmesini de imkânsız hale getirmektedir.

- Hesaplaşma; Muhasebe dönemi yılın 4 eşit parçaya bölündüğü ve her bir parçanın çeyrek olarak adlandırılmıştır. Sun Sigorta Şirketi Rose'a; hesaplar her çeyrekten sonra on gün içerisinde kendisine iletilmesini belirtmiştir. Ofisin giderlerinin bir pusulaya yazılması ve ayın sonunda düzenli olarak kendilerine gönderilmesi istenmiştir.[132]
- Teminat: Teminatın başlayabilmesi için sigortalı prim tutarını bankaya yatırması gerekmektedir. Primlerin bankaya yatırılmaması durumunda teminat başlamaz.[133] Bankaya primin yatırılma zorunluluğunun esas nedeni hem temsilcinin elinde bir nakit birikiminin oluşmasını engellemek hem de temsilci ile sigortalı arasında olası çıkabilecek sorunların önüne geçebilmektir.
- Reklam: Gazetede çıkacak olan reklamlar haftalık olarak verilecektir. Reklamalar Levant Herald ve Courier D'agent'a ve aynı zamanda da İstanbul'da yüksek tirajlı bir gazeteye de verilecektir. Verilecek olan bu reklamalar Yunanca ve Ermenice olarak da yapılacaktır.[134]
- Ofis Giderleri: Rose, temsilcilik için özel olarak kiraladığı bir yerin olduğunu söylemiştir. Bu yer bir Türk'ten kiralanmış olup yıllık olarak 20 pound civarında bir kirası vardır. Ayrıca yerin tamiratı ve düzenlenmesi için de yaklaşık 20 pound bir ek gidere ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Merkez, Rose'un maaşını yıllık olarak 150 pound şeklinde belirlemiştir. Rose, belirlenen bu bütçeyi inceledikten sonra beklenmeyen bir gider çıkması durumunda bu bütçenin yeterli olamayacağını bu nedenle temsilciliğin bir iki yıla kadar oturacağını bu nedenle bu süre boyunca

[132] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.16
[133] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.16
[134] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.17

kendisine ekstra bir bütçe talep etmiştir.135 Yönetim bu isteği de değerlendirmiş fakat ilk yıl için bu istek kabul edilmemiştir. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla yönetim öncelikli olarak ilk yıllık performansı görüp ona göre ek bütçe verip vermeyeceğine karar vermek istemektedir. Yapılan yazışmalar sonucunda aşağıda belirtilen giderler yönetim tarafından kabul edilmiştir;

Ofis Düzenlemesi	12.5.6
Ofis Mobilyası	27.7
Ofis Malzemesi	9.7.9
Yeni Yıl Hediyeleri	10
	59.3 Pound

Bu giderlerin dışında merkez ekstra 75 pound daha Rose'a ek bütçe daha vermiştir. Ayrıca kira yılın sonunda 20 pounddan 30 pounda çıkacaktır.[136]

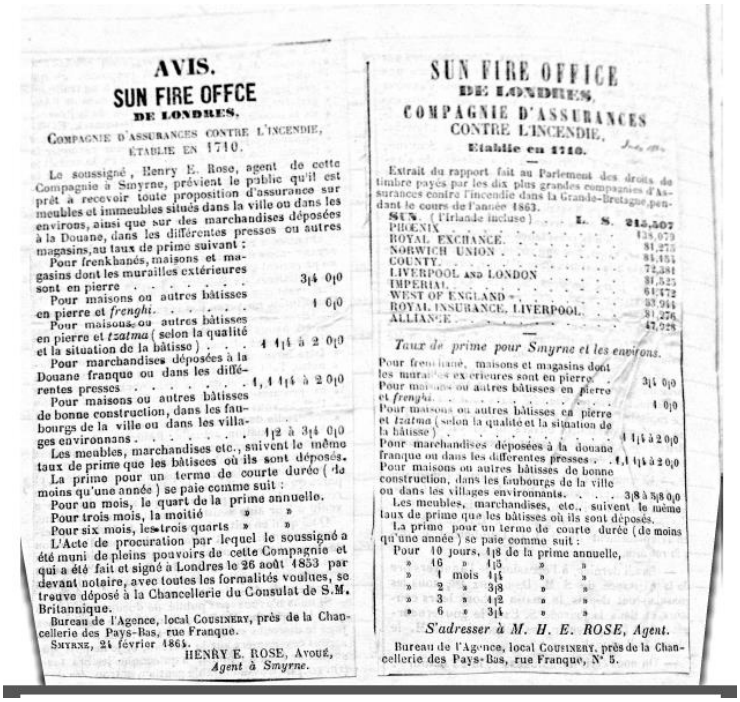
2.5.1.1.3 Acente Kuruluşunun İlanı

Rose, İngiltere'deki merkezi yönetimle yaptığı yazışmaların sonucunda acentesini kurarak çalışmalarına başlamıştır. Rose; merkeze şehirde yer alan potansiyel müşterilere ait yapıların teknik özelliklerini ve sigortaya konu malların da finansal değerleri hakkında bilgiler vermiştir. Diğer bir bilgi ise şehirdeki yapıları genel olarak görmeye olanak veren haritalardı, bu haritalar 6–7 yıl öncesine ait olmalarına rağmen genel bir fikir verebiliyorlardı.

Bu bilgilerin ışığında Sun Sigorta Şirketi merkezindeki aktüerler İzmir için bir prim tablosu hazırlarlar. Bu tabloda hangi tür binalar için ne kadarlık bir prim istendiği görülmektedir. Rose bu tabloları hem şehrin ileri gelen kurum ve kuruluşlarına hem de bireysel kişilere Sun Sigorta Şirketi'nin İzmir acenteliğinin açıldığını belirten bir ön mektup ile duyurdu yüksekti. Rose bunu bildiği için gazete ilanını o dönem şehirde en fazla kullanılan yabancı dil olan Fransızca bunun yanında da Ermenice ve Yunanca olarak verdi;[137]

[135] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.17
[136] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.18
[137] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.18

2.19 Resim Sun İlan Fransızca



AVIS.

SUN FIRE OFFCE
DE LONDRES.

COMPAGNIE D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE, ÉTABLIE EN 1710.

Le soussigné, Henry E. Rose, agent de cette Compagnie à Smyrne, prévient le public qu'il est prêt à recevoir toute proposition d'assurance sur meubles et immeubles situés dans la ville ou dans les environs, ainsi que sur des marchandises déposées à la Douane, dans les différentes presses ou autres magasins, au taux de prime suivant :

Pour francbanés, maisons et magasins dont les murailles extérieures sont en pierre . . . . . 3¼ 0¡0

Pour maisons ou autres bâtisses en pierre et *frenghi*. . . . . 1 0¡0

Pour maisons ou autres bâtisses en pierre et *tzatma* (selon la qualité et la situation de la bâtisse) . . . 1 1¡4 à 2 0¡0

Pour marchandises déposées à la Douane franque ou dans les différentes presses . . . . . 1, 1 1¡4 à 2 0¡0

Pour maisons ou autres bâtisses de bonne construction, dans les faubourgs de la ville ou dans les villages environnans . . . . . 1¡2 à 3¡4 0¡0

Les meubles, marchandises etc., suivent le même taux de prime que les bâtisses où ils sont déposés.

La prime pour un terme de courte durée (de moins qu'une année) se paie comme suit :

Pour un mois, le quart de la prime annuelle.
Pour trois mois, la moitié » »
Pour six mois, les trois quarts » »

L'Acte de procuration par lequel le soussigné a été muni de pleins pouvoirs de cette Compagnie et qui a été fait et signé à Londres le 26 août 1853 par devant notaire, avec toutes les formalités voulues, se trouve déposé à la Chancellerie du Consulat de S.M. Britannique.

Bureau de l'Agence, local COUSINERY, près de la Chancellerie des Pays-Bas, rue Franque.

SMYRNE, 24 février 1864.

HENRY E. ROSE, Avoué,
Agent à Smyrne.

SUN FIRE OFFICE
DE LONDRES,
COMPAGNIE D'ASSURANCES
CONTRE L'INCENDIE,
Etablie en 1710.

Extrait du rapport fait au Parlement des droits de timbre payés par les dix plus grandes compagnies d'assurances contre l'incendie dans la Grande-Bretagne, pendant le cours de l'année 1863.

SUN (l'Irlande incluse)	L. S.	215,507
PHŒNIX		138,079
ROYAL EXCHANGE		81,275
NORWICH UNION		81,154
COUNTY		72,381
LIVERPOOL AND LONDON		81,525
IMPERIAL		64,472
WEST OF ENGLAND		93,944
ROYAL INSURANCE, LIVERPOOL		81,226
ALLIANCE		47,928

Taux de prime pour Smyrne et les environs.

Pour francbanés, maisons et magasins dont les murailles extérieures sont en pierre . . 3¼ 0¡0
Pour maisons ou autres bâtisses en pierre et *frenghi* . . . . . 1 0¡0
Pour maisons ou autres bâtisses en pierre et *tzatma* (selon la qualité et la situation de la bâtisse) . . . . . 1 1¡4 à 2 0¡0
Pour marchandises déposées à la douane franque ou dans les différentes presses . . 1, 1 1¡4 à 2 0¡0
Pour maisons ou autres bâtisses de bonne construction, dans les faubourgs de la ville ou dans les villages environnants. . . . . 3¡8 à 3¡8 0¡0

Les meubles, marchandises, etc., suivent le même taux de prime que les bâtisses où ils sont déposés.

La prime pour un terme de courte durée (de moins qu'une année) se paie comme suit :

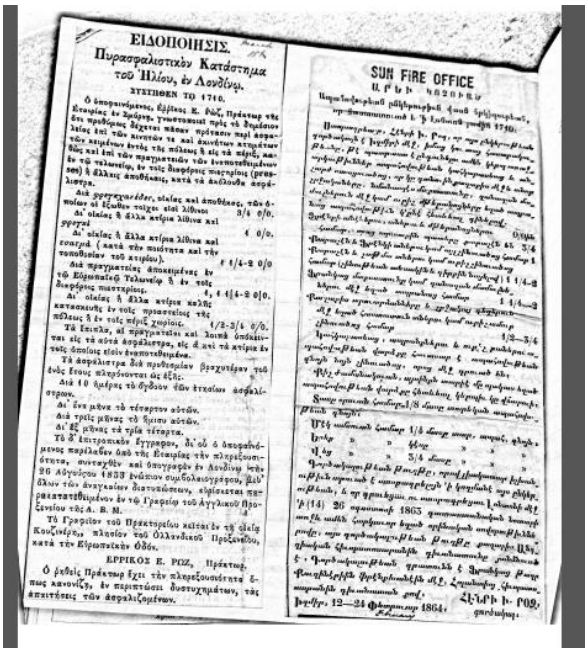
Pour 10 jours, 1¡8 de la prime annuelle,
» 16 » 1¡5 » »
» 1 mois 1¡4 » »
» 2 » 3¡8 » »
» 3 » 1¡2 » »
» 6 » 3¡4 » »

S'adresser à M. H. E. ROSE, Agent.

Bureau de l'Agence, local COUSINERY, près de la Chancellerie des Pays-Bas, rue Franque, N° 5.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

Resim 2.20 Sun İlan Yunanca-Ermenice



ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ.

Πυρασφαλιστικόν Κατάστημα
τοῦ Ἡλίου, ἐν Λονδίνῳ.

ΣΥΣΤΗΘΕΝ ΤΟ 1710.

SUN FIRE OFFICE

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/26

İlanlarda primlerin verilmesi çok önemliydi. Zira potansiyel müşterilere hem şeffaf olunması hem de diğer sigorta şirketlerinin uyguladığı primler ile karşılaştırma olanağı sunulmuş olunuyordu. Bu prim oranları kısa süreli ve uzun süreli olarak ikiye

ayrılmıştır. İlanlarda Osmanlıca ve İbranice kullanılmaması Sun'ın öncelikli olarak hedef müşteri grubunun Frenkler, Rumlar ve Ermeniler olduğunu göstermektedir.

2.5.1.1.4 Diğer Sigorta Şirketlerin Durumu

Daha önce de belirtildiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık konusunda literatür incelendiğinde 1870 Büyük Pera Yangını ile Sigortacılığın başladığı belirtilmiştir. Halbuki yukarıda gördüğümüz gibi Sun Sigorta Şirketi 1863 yılında İzmir'de bir temsilcilik açmıştı. Sun'ın raporları incelendiğinde İzmir'de 1863 yılında faaliyet gösteren rakip sigorta şirketleri ile ilgili bilgilerin mevcut olduğu görülür. Bu bilgi önemlidir zira erken dönem diyebileceğimiz bir zaman diliminde canlı bir sigortacılık piyasası karşımızda durmaktadır.

Diğer yandan piyasada ne kadar çok sigorta şirket acenteliği varsa o kadar büyük potansiyel aynı zamanda da pazarın büyüme ihtimali vardır. Zira az sayıda sigorta şirketli bir piyasada doğal olarak sigorta şirket kapasitesi sınırlı olma sorunu doğuracaktır. Ne kadar fazla sigorta şirketi olursa bu sigorta şirketleri arasında koasürans anlaşmaları yoluyla daha büyük riskleri teminat altına alma ve daha fazla prim geliri yazma ihtimali de olacaktır. Bu nedenle başlangıçta bir reasürans sorunu karşımıza çıkması doğaldır.

Aşağıda İzmir'de 1863 yılındaki sigorta şirketlerinin durumları belirtilmiştir;

- Royal Liverpool Sigorta Şirketi: İngiliz menşeilidir. Royal Liverpool Sigorta Şirketi, Sun Sigorta Şirketi ile birlikte İngiltere'nin en önde gelen sigorta şirketlerindendir. Fakat Dünyada diğer bölgelere nazaran İzmir'de bu iki sigorta şirketi arasında ciddi bir çekişme mevcuttur. Royal Sigorta Şirketi, Sun'dan önce İzmir'de acentelik açmaya çalışmış ve başarmıştır. Daha sonra Royal'in acentesi Sun'ın öncelikle acente açmaması için çalışmış Sun acentelik açtıktan sonra da prim düzeylerini düşürerek Pazar penterasyonunu genişletmeye çalışmıştır. Royal ve Sun Londra'da bir dostluk anlaşması yapıp primler konusunda rekabet etmeyeceklerini beyan etmiş olsalar da İzmir'deki Royal acentesi buna uymamış hatta bir söylentiye göre müşterilerine komisyon vermiştir.[138]

[138] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.71-74

- London & Lancashire Sigorta Şirketi; İngiliz menşeilidir. Bu sigorta şirketi İzmir'de bir acente kurmak istemiş ve bir rapor hazırlatmışlar. Rapor olumlu görüş vermediği için kararsız kalmışlardır.[139]
- Phoenix Yangın Ofisi: Phoenix sigorta şirketi İngiltere menşeili olup dönemin en önde gelen sigorta şirketlerinden biridir. Bu sigorta şirketi de bir önceki gibi İzmir'de temsilcilik açmak istemiş fakat olumsuz görüşler nedeniyle bundan vazgeçmiştir. Bunun yerine Phoenix ve London & Lancashire sigorta şirketleri adeta bir reasürans şirketi gibi hareket etmişlerdir. Bu iki şirket Sun ile bir anlaşma yapmış ve Sun'ın kabul ettiği risklerde yine Sun'ın verdiği teminat tutarını aşan tutarı teminat altına almayı kabul etmişlerdir. Sun ile Phoenix arasında yapılan bu anlaşmanın detayları şu şekildedir, bu koşulların tümü Sun'ın teminat altına alacağı ve verdiğimi maksimum teminat tutarını aşan durumlar için geçerlidir.[140]

1. Sun'ın dâhil olmadığı bir sigorta sözleşmesine Phoenix de dahil değildir.
2. Phoenix'in risk için aldığı pay Sun'dan daha fazla olamaz.
3. Alınan bir risk için ilk olarak Pheonix'e gidilecektir.
4. Rose, Sun tarafından alınmış olan risklerden Pheonix'in alabileceklerini düşündüklerinin bir listesini yapacaktır.
5. Phoenix, Sun tarafından kendisine sunulan riskleri kabul veya red etmekte özgürdür.
6. Riskleri kabul etmesi halinde prim, Rose tarafından belirlenir ve müşterinin pim tutarını ödemesi ve müşteriye poliçenin teslim edilme sini takiben sorumluluk başlar.
7. Phoenix tarafından kabul edilen ve müşteri tarafından prim tutarının ödenemsi sonrasında Phoenix'in merkezi olan Londra'da poliçe hazırlanarak Rose 'a gönderilir ve Rose bu poliçeyi müşteriye teslim eder.
8. Yenileme gereken poliçelerde de aynı iş planı geçerli olup poliçerler Londra'da gönderilecektir.
9. Poliçe döneminin sonu geldiğinde ve müşteri poliçeyi uzatmak istediği durumlara yenileme denilmektedir. Yenileme yapılabilmesi için prim tutarının müşteri tarafından Phoenix'e ödenmesi gerekmektedir. Ödemenin yapılmadığı durumlarda Phoenix'in herhangi bir sorumluluğu yoktur.

[139] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.74
[140] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.74

10. Bütün anlaşmalar İngiliz poundu üzerinden yapılacak böylece pariteden kaynaklı kayıpların önüne geçilecektir.
11. Sigortanın geçerli olabilmesi için müşteri prim tutarını Osmanlı Bankası'na ödemesi gerekmektedir.
12. Phoenix yaptığı işlem başına Rose'a %10 komisyon verecek olup bu tutarın dışında herhangi bir maliyete katlanmayacaktır.
13. Phoenix Yangın Sigortası adına bankada bir hesap açılacak olup prim tutarları her çeyrek sonucunda bu hesaba aktarılacaktır.
14. Sun şirketinin Phoenix'e önereceği risk miktarı kadarını kendisinin de üstlenmiş olması gerekliliği maksima kuralının bulunduğu özel bölge, bina veya mallarda değişkenlik gösteriyordu. Sun şirketinin maksimum belirlediği bu özel durumlar da Phoenix de bu maksimum kadarını üstlenmekle ve Sun Şirketinin bu özel durumlara sunduğu kurallara uymakla yükümlü idi.
15. Phoenix'in hazırladığı raporları çift nüsha olarak hazırlaması gibi bir zorunluluğu olmamasına karşın diledikleri zaman raporların kopyasını alma hakları vardı.
16. Sun Şirketine gönderilen İzmir Haritasının aynısı Phoenix'e de gönderilecek ve ücreti Phoenix tarafından karşılanacaktır.
17. Rose, Phoenix tarafından yapılan poliçelerin birer kopyasını kendisinde saklayacak ve yenileme döneminde kullanabilmek için aylık kayıt defterine kayıt tutacaktı.[141]

Bu anlaşmadan sonra Rose; bazı riskleri Phoenix şirketi'ne de göndermeye başlamıştır. Rose Haziran 1864'te Phoenix'e acentelik başvurusu yapmış ve kabul edilmiştir.[142] Böylece Phoenix'te İzmir'de fiili olarak çalışmalarına başlamıştır.

- Commercial Union Sigorta Şirkti: İngiliz menşeilidir. Commercial Union'un İzmir'deki acentesi küçük fakat saygıdeğer bir meyve tüccarı olan Gout Kardeşlerdir. Rose'un Gout Kardeşler ile iyi bir ilişkisi olup dostça bir çalışma yapabileceğini düşünmektedir. Rose Gout ile görüşmüş ve Sun Sigorta Şirketi'nin prim düzeylerini kabul etmiştir.[143] Bu da koasürans için yapılacak olan işbirliğini göstermektedir.
- Northern Sigorta Şirketi: İngiliz menşeilidir. Northern Sigorta Şirketi'nin İzmir'deki acentesi Hadkinson ve Merryless adlı Pamuk İşleme Tüccarlarıdır. Hadkinson ve

[141] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.74-78
[142] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.77-78
[143] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.77

Merryless İzmir'det üm kesimlerin çok saygı gösterdiği kişilerdir. Rose, Bu kişilerin sigortacılık alanına ciddi bir ilgi göstereceğini düşünmemektedir.144

- La Baloise Sigorta Şirketi: İsveç menşeili olan La Baloise Sigorta Şirketi'nin en belirgin özelliği prim seviyesinin diğer sigorta şirketlerine göre çok daha düşük olmasıdır. Acenteliğim İsveçli olan Reugg tarafından yapılmaktadır. Reugg, İzmir'de 14 yıldır tüccarlık yapmakta olup yaptığı işlerin kalitesi çok iyi olmasa da yüklü miktarda para kazanmıştır. La baloise şirketi yaptığı sigortalar için teminat limitleri şöyledir145;

  1.Sınıf Yapılar……50.000 Frank

  2.Sınıf Yapılar……40.000 Frank

  3.Sınıf Yapılar……30.000 Frank

  4.Sınıf Yapılar……20.000 Frank

  Yapıların içindeki eşyalar için de limit 100.000 Frank olarak belirlenmiştir. La Baloise'in uyguladığı primler ise şu şekildedir;

  Taş Yapılar…….. % ½

  Tuğla Yapılar……% ½ - ¾

  Tuğla ve Taş Yapılar…… % 5/8 - ¾

  Maksimum…….% 1

- Magdeburg Sigorta Şirketi: Alman Menşeilidir. Farnkfurt'lu eski bir gazeteci olan Scherer tarafından acentelik yürütülmektedir. 146

  1864 yılında Sun Sigorta Şirktie'nin belgelerine gör İzmir'de yedi yangın sigorta şirketi faaliyet göstermektedir. Bunlardan dördü İngiliz (Sun, Royal Liverpool, Phoenix, Commercial Union, Northern), biri İsveç (La Baloise), biri de Alman'dır.(Magdeburg)

  Sigorta şirketlerinin acenteleri genellikle kendi ülke vatandaşları olup Magdeburg dışındaki tüm acenteler tüccarlık yapmaktadır. Sigorta şirketleri arasındaki ilişkide esas olan bağlı bulunan ülke menşeidir. Muhasebesel hesaplar da bağlı bulunan ülkelerin para birimine göre yapılıp verilen teminat tutarları ve primler de bu şekildedir. Bunun bir nedeni zaten potansiyel müşterilerin başlangıçta kendi

[144] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.78
[145] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.78
[146] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.78

ülke vatandaşlarının olmasıdır. Belgelerden anlaşıldığına göre İngiliz Sigorta şirketleri arasında koasürans ilişkisi en baştan beri var olup birlikte hareket etme eğilimi mevcuttur. Bu eğilim daha sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren İngiliz Sigorta Şirketi Birliğinin temelini oluşturmaktadır.

2.5.1.2 İstanbul

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olması ve aynı zamanda ekonomisinin eden önde gelen şehirlerinden biri olması nedeniyle çok önemlidir. Sigorta şirketlerine İmzie'de olduğu gibi İstanbul'dan da acentelik başvuruları oluyordu. Bu başvuruları yapanlar İzmir'deki gibi yabancı ülke vatandaşları olup kendi ülkelerindeki önde gelen sigorta şirketlerinin acenteleri olmaya çalışıyorlardı.
İstanbul, İzmir'e göre sigortacılık piyasası hem daha dar hem de gelişmiş değildi. Bu nedenle aşağıda detaylıca anlatmaya çalışacağımız gibi piyasanın oturması, sigorta şirket acentelerinin seçilmesi ve faaliyetlerini istikrarlı bir şekilde devam ettirmesi daha zor olacaktı. Fakat İstanbul Sigorta Piyasası özellikle 1870'li yıllardan sonra oturmaya başladı ve zamanla da İmparatorluk içindeki en önemli şehir haline geldi.

Sun Sigorta Şirketi'nin temsilciliğinin İzmir'de açılışının duyurusu yapılması sonucunda İstanbul İçin de birçok başvuru alındı. Bu başvuruları değerlendirmeye alan Sun Sigorta Şirketi ciddi bir araştırmaya girişiyor. Bu araştırmayı yaparken de en büyük desteği İzmir acentesi olan Rose'dan alıyor.[147]

2.5.1.2.1 Acente Seçimi

Sun Sigorta Şirketi, İzmir'deki şubesinden sonra Osmanlı İmparatorluğu pazarında büyüme kararı vermiştir. Bu karardan sonra Sun piyasa hakkında bir yandan raporlar yaptırırken bir yandan da acente seçimiyle ilgilenmiştir. Zira doğru bir acente seçimi Sun'ın o bölgedeki şöhreti ve güvenilirliğinde direkt etkileyen unsurların başında gelmektedir.
Aşağıda Sun'ın İstanbul acentesi olmak için başvuran adaylarla ilgili bilgiler mevcuttur. .Dikkat edilirse İzmir'de olduğu gibi tüm başvuru sahipleri İngiliz'dir.;

- Edward William James-İngiliz Dava Vekili. 1861 yılında da acentelik başvurusu yapmıştır. Fakat Sun, o dönem için bu başvuruyla ilgilenmemiştir. James 44 yaşında

[147] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.1

olup 1857 yılında İngiltere'den ayrılarak Kanada'ya yerleşmiştir. Kanada'da 2 yıl kaldıktan sonra İstanbul'a gelmiştir. 2 yıldır İstanbul'da Avukatlık yapmaktadır. Kendisinin İstanbul'daki Frenk, Ermeni, Rum ve İtalyan tüccarlar, gemi acenteleri ve iş adamları arasında önemli bir konumda olduğunu belirtmiştir. Acente olması durumunda özellikle Ege'de bulunan adalarda da önemli bağlantıları olduğunu ve buralarda önemli gelirler elde edebileceğini belirtmiştir. James, avukatlardan oluşan referanslarını ve adresleri Sun'a iletmiştir. Sun, James'i; Rose ve Napper'e sormuş fakat bu kişi hakkında ne Rose'un ne de Napper'ın bir bilgisi olmadığı bilgisi alınmıştır.[148]

- Edward Barfield- İngiliz'dir. Komisyon Acentesi. 29 yaşında olan Barfield 4 yıldır İstanbul Pera'da yaşamaktadır. Bir ticaret evi bulunan Barfield, bu kurum aracılığıyla birlikte şehir içindeki tüm etnik kesimler ile iyi bir ilişkisi olduğunu belirtmektedir. Barfield'in dikkat çeken yanı ise Sun'ın şehri tanımlaması konusundaki isteği üzerine diğer adaylara nazaran çok daha fazla istatistiki bilgi vermiştir. Barfield'in Sun'a verdiği referanslar ise Osmanlı Bankası yöneticileri ve tüccarlardan oluşmaktadır. [149]
- Richard Routh- İngiliz Avukat
- George Henry Clifton- İngiliz Avukat. Sun 'ın Raporunda şöyle tanımlanıyor; 38 yaşında olan Clifton 2–3 yıldır İstanbul'da Kandilli'de yaşıyor. Clifton çevresinde dürüstlüğü ile ün yapmış birisi olması yanında gayet zeki biridir. Şehrin önde gelenlerinden biri olan Hanson'un damadı olan Clifton çok az Türkçe 'si vardır. Bunun yanında Clifton'un kâtibi ise Türkçe'yi ileri derecede konuşan genç ve zeki biridir. Hanson, Clifton'un acente olrak atanmasını rica etmekte ve eğer acente olarak atanırsa kendisinin de iş konusunda Clifton'a yardımcı olacağını belirtmiştir. Hanson 40 yıldır İstanbul'da yaşayan ve burada önemli bir çevresi olduğu için işin kurulmasında yardımcı olunacağı düşünülmektedir.[150]
- William Happer: İngiliz İstanbul Konsolosluk Mahkemesinde Bilirkişi. 33 yaşında, evli Olan Happer Pera'da ikamet etmektedir. Kısa bir zaman öncesinde Lloyd's Acenteliği için de Lloyd's'a başvurmuştur. 1859 yılına kadar on yıl boyunca kendine

[148] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.3-4
[149] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.6-8
[150] LMA CLC/B/192/019/31522/258

ait bir deniz nakliyat konusunda çalışmıştır. Çıkan bir yangın sonucunda 3.000 poundluk bir zararla iş yerini kapatmak zorunda kalmıştır. İstanbul'da İngiliz Konsolosluk Mahkemesi kurulması sırasında iş başvurusu yaparak çalışmaya başlamıştır.151

Galata ve Pera özellikle Batı Ülke Vatandaşlarının yaşadığı ve çalıştığı bir bölgeydi. Sun Sigorta Şirketi de başvurular yapıldığı andan itibaren hem şehrin fiziki ve sigorta potansiyelini ortaya çıkarmak hem de adayların yeterliliklerini belirlemek için İzmir benzeri bir yapı kurmaya çalışmıştır. Bu nedenle Galata ve Pera'yı İzmir'deki Frenk mahallesi gibi değerlendirmiştir.[152] Sun, kendisine İstanbul acenteliği için başvuruların fazla olması nedeniyle adayları iki yönlü değerlendirmiştir. İlk olarak adayların sigorta bilgisi ölçümlenmeye çalışılmıştır; risk nedir? hangi tür binalar için nasıl bir prim öngörüyorsunuz? vb. ikinci olarak da Rose ve Rose'u Sun'a öneren Napper'ın görüşleridir. Napper; İstanbul'a gidip gelen aynı zamanda orada ticaret yapan birisidir. Bu nedenle onun onaylayacağı bir kişiyi acente yapmak önemlidir. Bir diğer kişi ise Rose'dur. Rose hem İzmir'de iyi ilişkileri olan ve acentelik konusunda iyi bir başlangıç yapan biri yanı zamanda da birlikte çalışacağı kişi hakkında fikirleri de önemlidir. [153] Sun'ın yaptığı değerlendirmeden sonra İstanbul acentesi olarak Temuuz 1864'te Avukat George Henry Clifton seçilir. Duyuru Ağustos 1864 yılında gazeteden yapılır;

Resim 2.21 Sun İstanbul Kuruluş İlanı


SUN FIRE OFFICE,
LONDON.
Established 1710.
The UNDERSIGNED begs leave to inform the public that he has been appointed to act as AGENT to the above mentioned old established FIRE INSURANCE COMPANY, and is ready to receive proposals on Stone-built houses.
G. H. CLIFTON,
Offices at Messrs. C. S. HANSON & Co's. BANK,
GALATA.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

[151] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.1-53
[152] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.1
[153] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.2

Duyuruda Sun Sigorta Şirketi'nin İstanbul acentesi olarak Clifton'un atandığı kamuoyuna duyurulmuş ve taş yapıların sigorta taleplerinin alınmaya başlandığı belirtilmiştir.154 Anlaşıldığı kadarıyla Sun Sigorta şirketi sadece taş yapıları sigortalamak gibi bir politika belirlemiştir.

İmparatorluğun başkenti olan bu şehrin detaylı bir şekilde incelemesi yapılmadan tüm yapıların bir anda sigortalama kararı Sun'ı zora sokabileceğinden dolayı Sun böyle hareket etmiştir. Diğer yandan Sun'a sunulan ilk raporlarda yangınlar incelenmiş ve bazen felaket seviyesine çıkan yangınlarda taş yapılar ya çok az ya da hiç zarar almadan çıkabilmiştir.

Belgelerden edindiğimiz bilgilere göre İstanbul'da acente açan sadece Sun değildir. Diğer üç İngiliz Şirketi de aynı dönemde İstanbul'da acente açmıştır.

- Northern Sigorta Şirketi: Haziran 1864 yılında acenteliğini açmıştır. Acenteliğe Watson, Alan & Co. atanmıştır. Acentelik Perşembe Pazarı Çeşme Sokak No:3'te faaliyet göstermektedir.

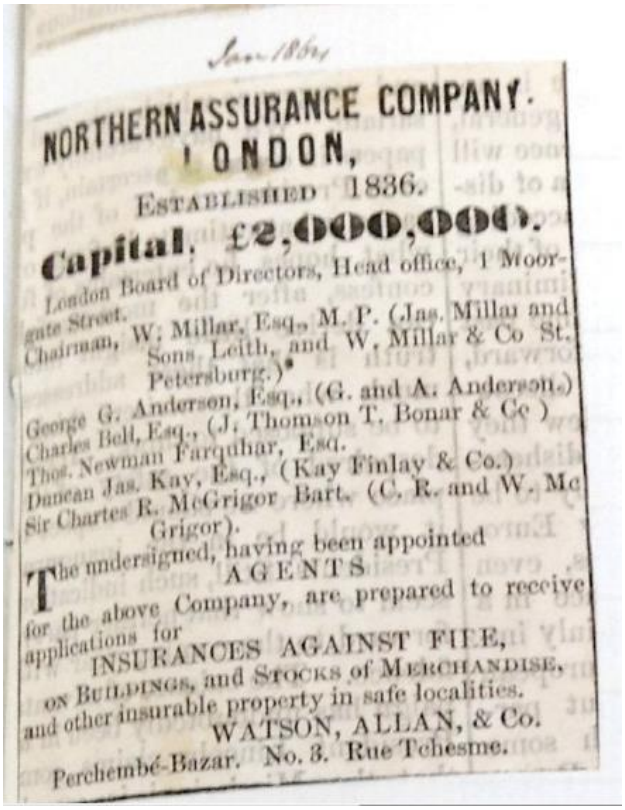
  Verilen gazete ilanında Northern, Sun gibi kabul ettiği riskleri tanımlayarak kendine göre "iyi"lerini kabul etmeye çalışmıştır. İlanda; Acentenin; güvenli yerlerde yer alan Yapılar, Depolar ve Ticaret Evleri'ni ve diğer sigortalanabilir gayrı menkulleri yangına karşı sigortalamaya başladığı belirtilmiştir.

  Güvenli bölgenin nereler olduğu hakkında açıklayıcı bir notun olmaması aktüerya çalışmasının yeterli kadar yapılmadığını düşündürtse de aslında sigorta pazar payını arttırmaya çalışan bir yönü olduğu aşikârdır.

  Zira Sun, sadece taş yapıları sigortalayabileceğini belirtmiştir hâlbuki Northern güvenli bir yer diyerek diğer yapılara da açık olduğunu belirtmiştir.[155]

[154] LMA CLC/B/192/019/31522/257
[155] LMA CLC/B/192/019/31522/257

Resim 2.22 Northern İstanbul İlan



NORTHERN ASSURANCE COMPANY.
LONDON,
ESTABLISHED 1836.
Capital, £2,000,000.
London Board of Directors, Head office, 1 Moorgate Street.
Chairman, W. Millar, Esq., M. P. (Jas. Millar and Sons, Leith, and W. Millar & Co St. Petersburg.)
George G. Anderson, Esq., (G. and A. Anderson.)
Charles Bell, Esq., (J. Thomson T. Bonar & Co.)
Thos. Newman Farquhar, Esq.
Duncan Jas. Kay, Esq., (Kay Finlay & Co.)
Sir Charles R. McGrigor Bart. (C. R. and W. McGrigor).
The undersigned, having been appointed AGENTS for the above Company, are prepared to receive applications for
INSURANCES AGAINST FIRE,
on BUILDINGS, and STOCKS of MERCHANDISE, and other insurable property in safe localities.
WATSON, ALLAN, & Co.
Perchembé-Bazar. No. 3. Rue Tchesme.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

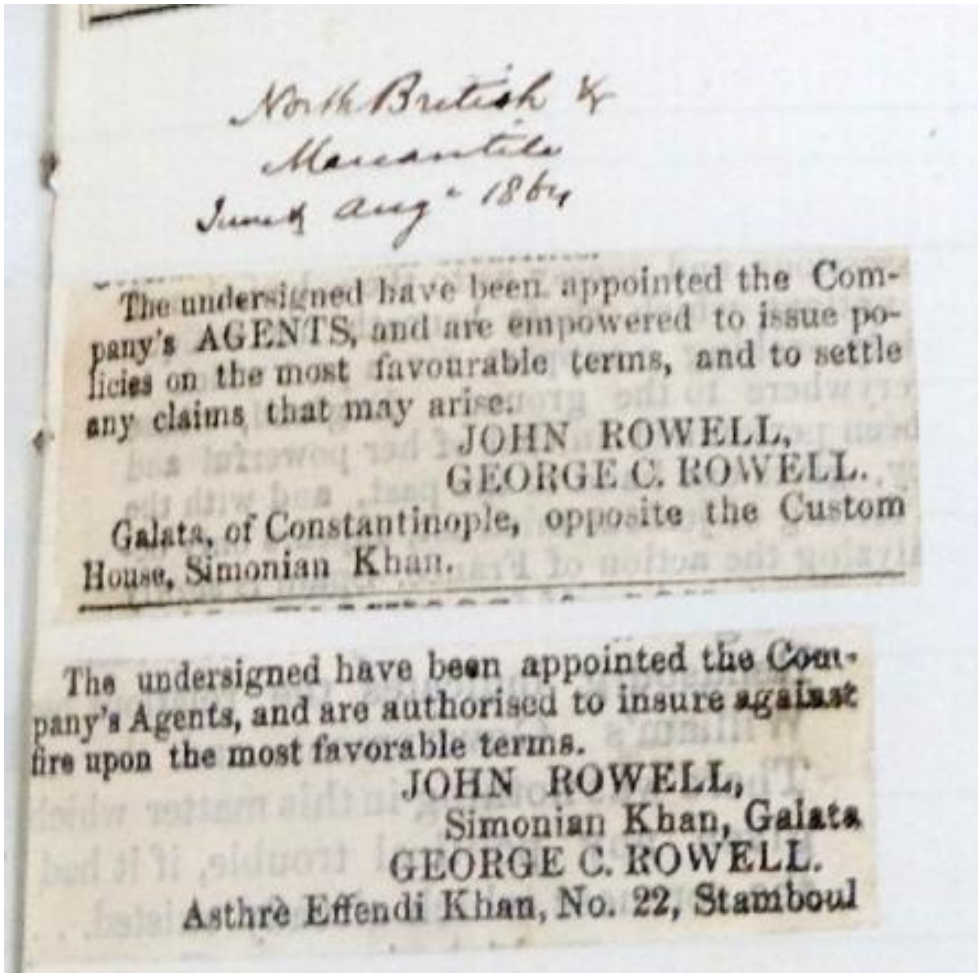
- North British & Mercantile (N&M) Sigorta Şirketi: N&M Sigorta Şirketi de Northern gibi Haziran 1864'te İstanbul'da acenteliğini açmıştır. Acenteliğe John Rowell ve George C. Rowell atanmıştı.

  Acentelik, Galata'da Gümrük Binasının Karşısında Simonyan Han'da faaliyete başlamıştır. Gazeteye verilen ilanda John ve George Rowell'in acente olarak atandıkları, poliçe düzenleme ve hasar işlemleri için yetkili oldukları duyurusu yapılmıştır.

  Riskleri kabul etme koşulları ve detayları ile ilgili herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Aynı görevlendirme ilanı aynı yılın Ağustos ayında da yapılmıştır.[156]

[156] LMA CLC/B/192/019/31522/257

Resim 2.23 North British & Mercantile İstanbul İlan



North British &
Mercantile
Insurance

The undersigned have been appointed the Company's AGENTS, and are empowered to issue policies on the most favourable terms, and to settle any claims that may arise.

JOHN ROWELL,
GEORGE C. ROWELL.

Galata, of Constantinople, opposite the Custom House, Simonian Khan.

The undersigned have been appointed the Company's Agents, and are authorised to insure against fire upon the most favorable terms.

JOHN ROWELL,
Simonian Khan, Galata.
GEORGE C. ROWELL.
Asthrè Effendi Khan, No. 22, Stamboul

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

- Royal Liverpool Sigorta Şirketi: Royal Liverpool Şirketi diğer sigorta şirketlerine göre daha farklı bir promosyon ve duyuru politikası izlemiştir.

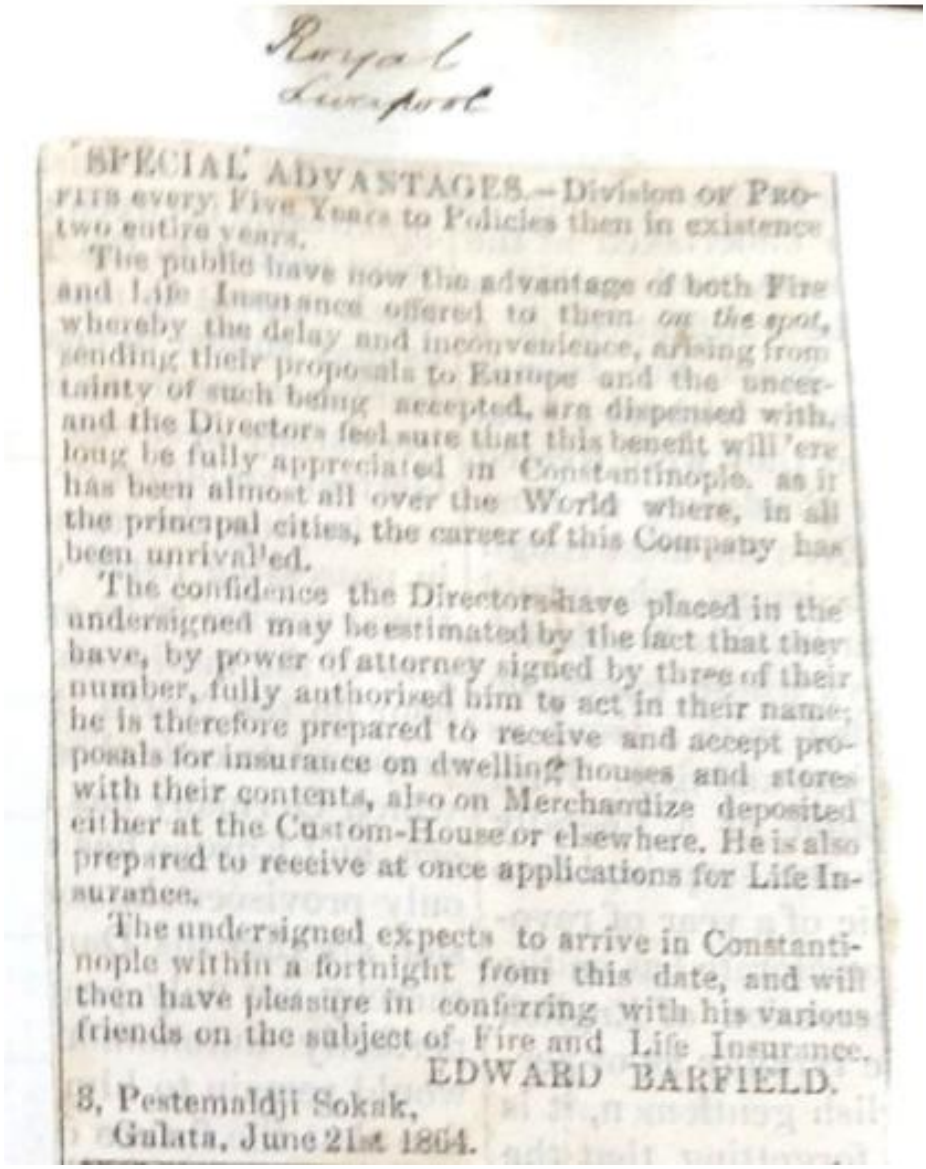
  Acente Edward Barfield şirket logosu ile bir duyuru yapmaktansa kendi imzası ile ve daha çok sigortalama detayı içeren bir metni sunmuştur.

  Acente 21 Haziran 1864'te Galata'da Peştamalcı Sokak No:8'de kurulmuştur. İlanda acentenin hem yangın hem de hayat sigortası kabul ettiği belirtilmiştir. Diğer sigorta şirketlerine göre bu ilanda ciddi farklılıklar bulunmaktadır.

  En başta sigorta şirketinin logosu, ne zaman kurulduğu, sermayesi ve ne zaman kurulduğuna dair bilgiler bulunmamaktadır.

Diğer yandan hangi tip yapılar için yangın sigortası teminatları verildiği de ilanda yer almamaktadır. İzmir acenteliğinde gördüğümüz gibi bu sigorta şirketinin acenteleri hakkında ciddi şüpheler mevcuttu.[157]

Resim 2.24 Royal İstanbul İlan



Royal
Liverpool

SPECIAL ADVANTAGES.—Division of Profits every Five Years to Policies then in existence two entire years.

The public have now the advantage of both Fire and Life Insurance offered to them *on the spot*, whereby the delay and inconvenience, arising from sending their proposals to Europe and the uncertainty of such being accepted, are dispensed with, and the Directors feel sure that this benefit will ere long be fully appreciated in Constantinople, as it has been almost all over the World where, in all the principal cities, the career of this Company has been unrivalled.

The confidence the Directors have placed in the undersigned may be estimated by the fact that they have, by power of attorney signed by three of their number, fully authorized him to act in their name; he is therefore prepared to receive and accept proposals for insurance on dwelling houses and stores with their contents, also on Merchandize deposited either at the Custom-House or elsewhere. He is also prepared to receive at once applications for Life Insurance.

The undersigned expects to arrive in Constantinople within a fortnight from this date, and will then have pleasure in conferring with his various friends on the subject of Fire and Life Insurance.

EDWARD BARFIELD.

8, Pestemaldji Sokak,
Galata, June 21st 1864.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

Barfield, daha sonra bu şüpheleri ortadan kaldırmak için Royal'in dünyada önde gelen yerlerdeki şubeleri, sermayesi vb. bilgilerini içeren bir broşür yaptırarak dağıtmıştır.

[157] LMA CLC/B/192/019/31522/257

Resim 2.25 Royal İstanbul Acente Kitapçığı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

Resim 2.26 Royal İstanbul Acente Kitapçığı-Ofisler



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

Yukarıda da anlatmaya çalıştığımız gibi İstanbul'da sigorta şirketleri 1864 yılından itibaren acenteliklerini açmaya başladılar. Tespitlerimize göre 1864 yılında dört İngiliz Sigorta şirketi İstanbul'da faaliyet gösteriyordu.

2.5.1.2.2 Acente Değişikliği

Clifton acente seçildikten sonra acentelik koşullarıyla ilgili çeşitli düzenlemelerin yapılmasını istemiştir. Bu istekleri şöyle sıralayabiliriz;

- Yıllık 250 pound maaş+komisyon
- Acente kuruluşu için 150 pound
- Alt acentelerin kurulması gerektiği. Bu alt acentelikler Türkler, Yahudiler, Ermeniler ve Yunanlı'lardan oluşması gerekir. Böylece tüm etnik ve dini gruplara ulaşabilecek pazarlama kapasitesi yaratmak amaçlanmıştır. O dönem İstanbul'unun parçalı yapısına uygun olan bir istektir.
- Yıllık ofis kirası için 50 pound
- Telgraf gideri aylık 2 pound
- Ofis çalışma saatleri bankalara uygun olarak Cuma günü tatil olmak üzere sabah 10.00ile akşam 16.00 arasında olacaktır.[158]

Sun, Clifton'un bu isteklerini aldıktan sonra İzmir acentesinin maliyetleri ile bu maliyetleri karşılaştırır;

1. İzmir acentesi olan Rose yıllık 150 pound maaş alırken, Clifton 250 pound talep etmiştir.
2. Acente kuruluşu için İzmir acenteliği 59,3 pound maliyet yapmışken Clifton aynı işlemler için 150 pound talep etmiştir.
3. Acentenin olacağı daire kirası İzmir'de 20 pound iken İstanbul'da bunun için 50 pound talep edilmiştir.

Sun, bu maliyetlere ek olarak kendisine kent ile ilgili sunulan raporları incelemiş ve İzmir'e göre şehrin yapısının yangına karşı çok kırılgan olduğu sonucuna varmıştır Bu iki nedenden dolayı Sun acenteliğini kapatma kararı vermiş böylece Sun'ın İstanbul'daki varlık serüveni nerdeyse başlamadan bitmiştir.[159]

[158] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.1-6
[159] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.1-6

Yukarıdaki açıklama Sun'ın acente kapatmasının dışa karşı olan savunması biçimindeydi. Sun'ın İstanbul acentesini kapatmasının asıl nedeni Clifton şehir ile ilgili verdiği bilgilerin doğru olmaması ve birçok noktada yeterli olmamasıydı.[160]

Acente kapatıldıktan sonra İzmir Acentesi Rose; İstanbul'da acente olabilecek güvenilir bir kişi bulmak için çalışmalarına başlamıştır. Rose'un bu çalışamları sırasında İzmir'li bir Levanten olan Revaliki de yardımcı olmuştur. Bu ortak çalışma sonucunda ilk acente açılış duyurusu yapıldığı 1863 yılındaki başvuru sahiplerin bazıları da tekrar acentelik için aday olduğu bir liste çıkmıştır.[161]

Sun'ın arayışları yoğun bir şekilde devam ederken acente seçimi konusundaki parametrelerde netleşmeye başlamıştır, buna göre İstanbul acentesinin şu özelliklere sahip olması istenmektedir;

- Güvenilir olması
- İş çevrelerinde saygın bir ününün olması
- Yerel ilişki ağlarının kuvvetli olması
- Azınlıklar ile ilişkilerinin güçlü olması
- Türkçe'nin dışında azınlık dillerini de konuşabilmesi
- Aktif olması

Bu değerlendirmelere uyan aday sayısı zamanla ikiye düşmüştür. Bunlardan;

- Werry: Özellikle Rose tarafından kuvvetli bir şekilde önerilmektedir. Çok aktif, zeki ve aynı zamanda yerel ilişkileri kuvvetli olup saygın bir konumu olduğu raporlanmıştır. Yunanca konuşmaktadır ve Clifton'dan iyi olduğu belirtilmiştir.[162]
- Richard Francis Routh: Yapılan araştırmaların sonucunda yerel iş piyasasında Routh, Werry'e göre çok daha saygın bir konuma sahip olduğu sonucunda varılmıştır. Routh, Avrupalı tüccarların Osmanlı limanlarındaki ticari işlerini organize eden aracı bir avukattır. Bu aracılık işi için her yaptığı iş için %10 komisyon almaktadır. Routh, hem Avrupalılar ile yerel tüccarlar arasında hem de Osmanlı Hükümeti ile ilişkileri iyi olan bir, aynı zamanda İngiliz Kraliyet Hükümeti'ne de birçok hizmet varmiştir.

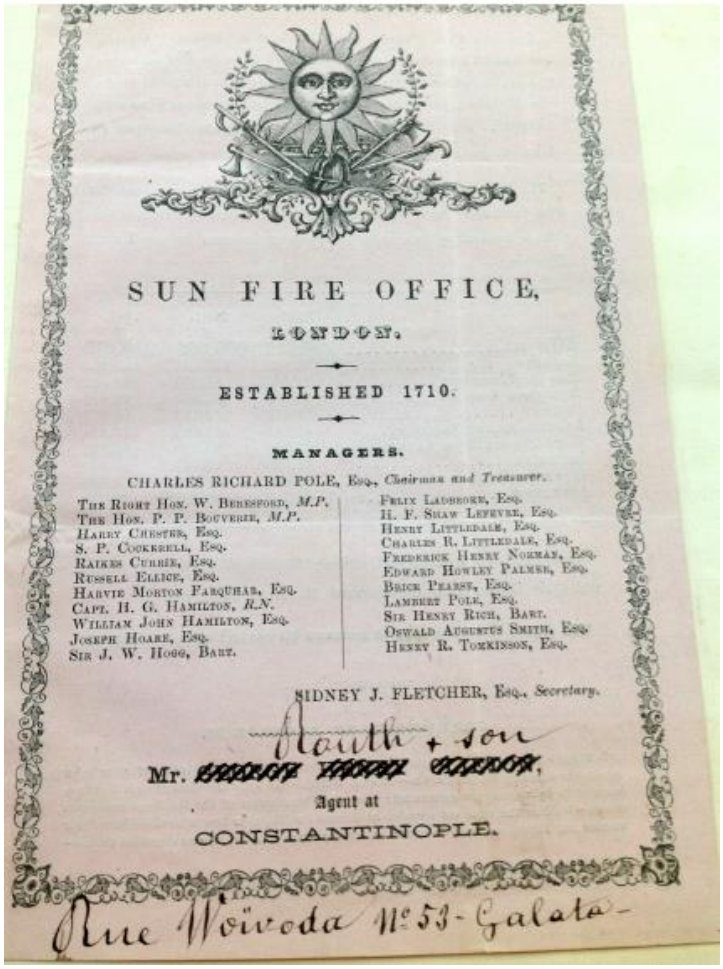
[160] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.3
[161] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.6-13
[162] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.10

Hükümet ile ilişkileri nedeniyle hem yangın sigortasının gelişimi hem de acenteliğin gelişimi önemli seviyelerde olacağı düşünülmektedir.[163]

Yapılan değerlendirmelerden sonra Routh Sun Sigorta Şirketi'nin acentesi olarak 1865 yılında göreve başlar. Acente, Galata'da Voyvoda Caddesi No:53'te faaliyete başlar. Routh ile yapılan anlaşma içeriği şu şekildedir;

- Toplam Primlerin %10'u Routh &Son şirketine verilecektir
- Maaş (tutar belirtilmemiştir.)
- Alt acentelik veya brokerlik hizmeti 1 yıllığına açılabilir
- Acente kirası 25 pound olarak belirlenmiştir.[164]

Resim 2.27 Sun İstanbul Acente Değişikliği Belgesi



SUN FIRE OFFICE,

LONDON.

ESTABLISHED 1710.

MANAGERS.

CHARLES RICHARD POLE, Esq., *Chairman and Treasurer.*

THE RIGHT HON. W. BERESFORD, *M.P.*
THE HON. P. P. BOUVERIE, *M.P.*
HARRY CHESTER, Esq.
S. P. COCKERELL, Esq.
RAIKES CURRIE, Esq.
RUSSELL ELLICE, Esq.
HARVIE MORTON FARQUHAR, Esq.
CAPT. H. G. HAMILTON, *R.N.*
WILLIAM JOHN HAMILTON, Esq.
JOSEPH HOARE, Esq.
SIR J. W. HOGG, BART.
FELIX LADBROKE, Esq.
H. F. SHAW LEFEVRE, Esq.
HENRY LITTLEDALE, Esq.
CHARLES R. LITTLEDALE, Esq.
FREDERICK HENRY NORMAN, Esq.
EDWARD HOWLEY PALMER, Esq.
BRICE PEARSE, Esq.
LAMBERT POLE, Esq.
SIR HENRY RICH, BART.
OSWALD AUGUSTUS SMITH, Esq.
HENRY R. TOMKINSON, Esq.

SIDNEY J. FLETCHER, Esq., *Secretary.*

Routh + Son

Mr. [redacted],

Agent at

CONSTANTINOPLE.

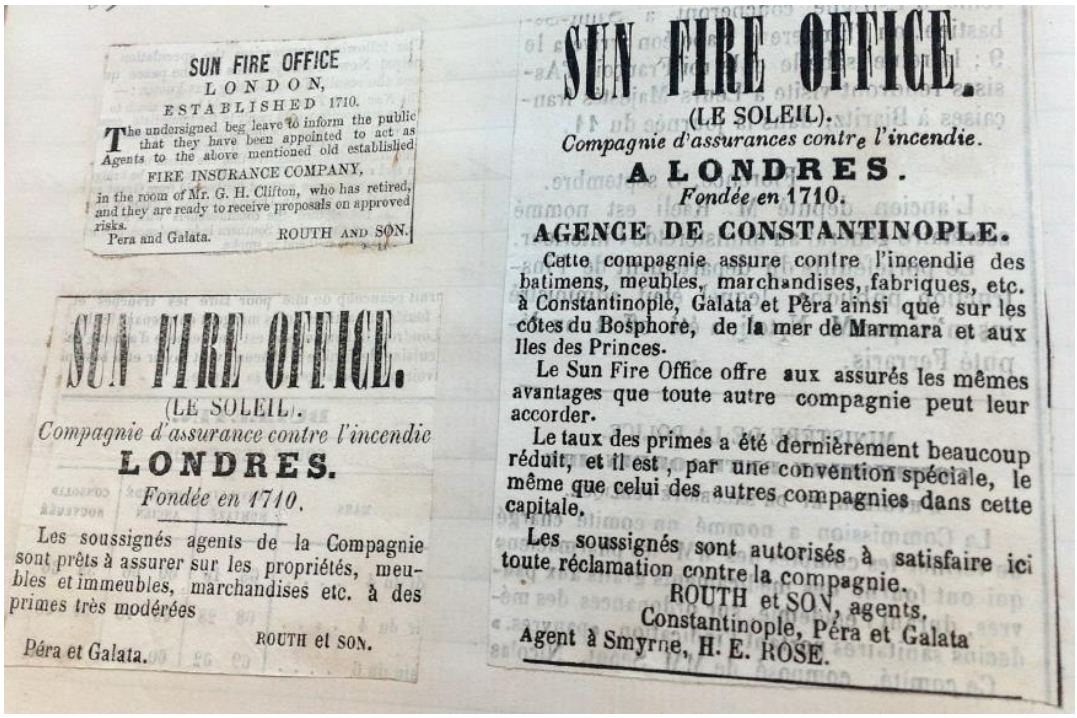
Rue Wöïvoda N° 53 - Galata -

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.18

[163] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.12
[164] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.11-12

Sun Sigorta Şirketi böylece İstanbul'daki acentesini açarak önemli bir adım atmıştır. Sun'ın acentesi olan Routh&Son Şirketi Şubat 1865 yılında acentelik duyurusunu öncelikle İngilizce olarak yapar.[165]

Resim 2.28 Sun İstnbul Yeni Acente İlanı



SUN FIRE OFFICE
LONDON,
ESTABLISHED 1710.

The undersigned beg leave to inform the public that they have been appointed to act as Agents to the above mentioned old established FIRE INSURANCE COMPANY, in the room of Mr. G. H. Clifton, who has retired, and they are ready to receive proposals on approved risks.

Pera and Galata. ROUTH AND SON.

SUN FIRE OFFICE.
(LE SOLEIL).
Compagnie d'assurance contre l'incendie
LONDRES.
Fondée en 1710.

Les soussignés agents de la Compagnie sont prêts à assurer sur les propriétés, meubles et immeubles, marchandises etc. à des primes très modérées

ROUTH et SON.
Péra et Galata.

SUN FIRE OFFICE.
(LE SOLEIL).
Compagnie d'assurances contre l'incendie.
A LONDRES.
Fondée en 1710.
AGENCE DE CONSTANTINOPLE.

Cette compagnie assure contre l'incendie des batimens, meubles, marchandises, fabriques, etc. à Constantinople, Galata et Pèra ainsi que sur les côtes du Bosphore, de la mer de Marmara et aux Iles des Princes.

Le Sun Fire Office offre aux assurés les mêmes avantages que toute autre compagnie peut leur accorder.

Le taux des primes a été dernièrement beaucoup réduit, et il est, par une convention spéciale, le même que celui des autres compagnies dans cette capitale.

Les soussignés sont autorisés à satisfaire ici toute réclamation contre la compagnie.

ROUTH et SON, agents,
Constantinople, Péra et Galata
Agent à Smyrne, H. E. ROSE.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.14

Bu ilanda Routh&Son şirketi'nin Sun Sigorta Şirketi'nin İstanbul'daki acentesi yapıldığı belirtilmiştir. İlanda dikkat çeken ayrın ise daha önceki acente olan Clifton'un emekli olduğunun belirtilmesidir.

Sun'ın bu tarz bir söylem kullanılması sigorta müşterilerinin gözündeki şirket imajının korunma çabası olarak yorumlanabilir. Aynı ilanın Fransızcası da gazeteye verilmiştir.

Sun, İstanbul'da da şube açarak artık Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kuruluş çalışmalarını büyük ölçüde tamamlamış ve direkt olarak sigorta pazarına odaklanmaya başlamıştır.

Bu doğrultuda Sun gazetelere yeni bir ilan verir;

[165] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.14

Resim 2.29 Sun İstanbul Acente Değişikliği İlanı



SUN FIRE OFFICE, 1865
LONDON.
ESTABLISHED 1710.
CONSTANTINOPLE AGENCY.

This Office insures against the risks on Buildings, Furniture, Merchandise, Manufacturies, &c., at Constantinople, Galata, Pera, and also on the Shores of the Bosphorus, the Sea of Marmara and the Princes' Islands.

The Sun Fire Office offers every advantage to the Insurers which other Companies can accord.

The premiums of Insurance have lately been greatly reduced, and are by special agreement the same as are charged by the other Insuring Companies in this capital.

The undersigned are authorised to settle on the spot all claims on the office.

ROUTH AND SON,
Agents.
Constantinople, Pera and Galata.

H. E. ROSE,
Agent at Smyrna.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.15

Bu ilanda Sun, İzmir ve İstanbul acentelerinin bilgilerini vererek İstanbul (sur içi), Galata, Pera, İstanbul Boğazı boyunca sahilde ve Adalar'daki yapıları, ticaret evlerini, atölyeleri ve içindeki eşyaları dahil olmak üzere yangına karşı sigortaladığını belirtmiştir. İlanda aynı zamanda diğer sigorta şirketleri hangi koşul ve prim düzeyinde sigorta yapıyorsa aynı koşullarda Sun'ın da sigorta yaptığının özellikle üzerinde durulmuştur.[166]

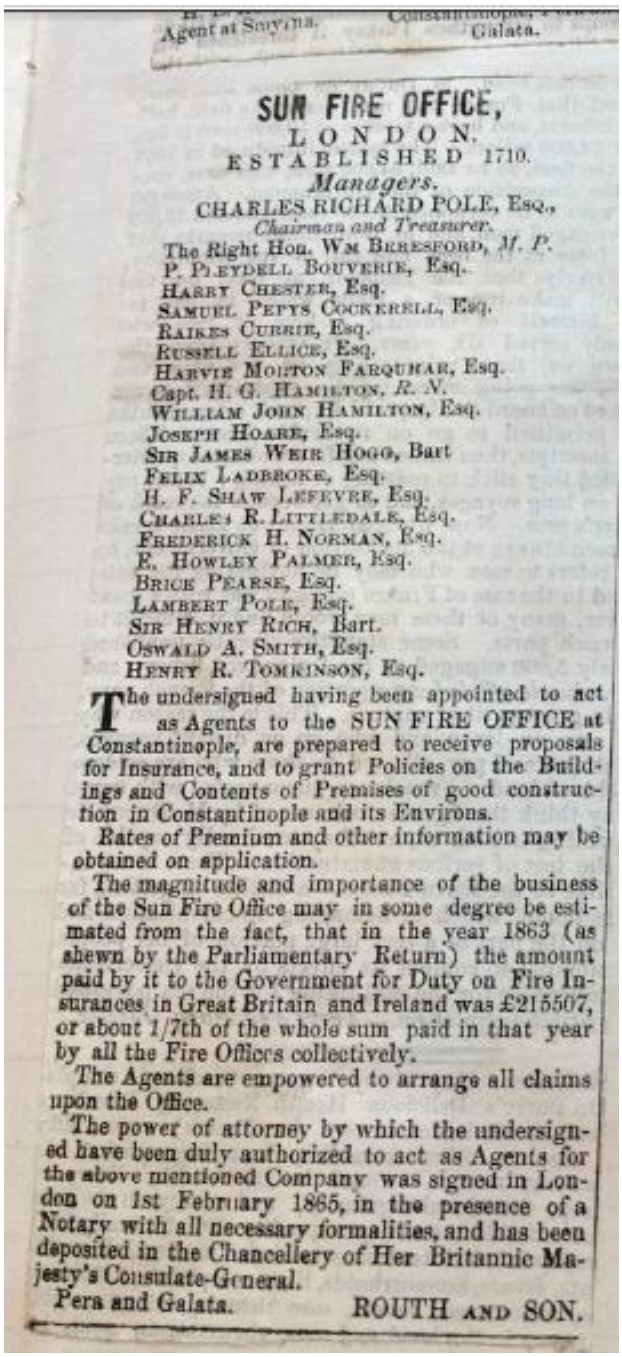
Bir diğer gazete ilanında ise acente duyurusu daha detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Bu ilanda Sun sigorta şirketinin İngiltere'deki üst yönetimi tanıtılmış. Daha sonra ne kadarlık bir sermaye yapısına sahip olduğu detaylarıyla birlikte verilmiştir.[167]

Sun'ın İstanbul acenteliğinin 1 Şubat 1865 yılında Londra'da alınan bir kararla açıldığı belirtilmiştir. Bundan sonra İstanbul ve çevresinde binaların, yapıların ve içerisindeki varlıkların sigorta kapsamına alınacağının belirtildiği ilanda sigorta talebinin gelmesinden sonra prim seviyesinin belirleneceği belirtilmiştir.

Bir diğer ayrıntı ise tüm hasarların ve bu süreci takip etme yetkisinin burada bulunan acente eliyle takip edileceğinin belirtilmesidir.[168]

[166] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.15
[167] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.15
[168] LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.15

Resim 2.30 Sun Yeni Acente Tanıtım İlanı



Agent at Smyrna. Galata.

SUN FIRE OFFICE,
LONDON.
ESTABLISHED 1710.
Managers.
CHARLES RICHARD POLE, Esq.,
Chairman and Treasurer.
The Right Hon. Wm Bresford, *M. P.*
P. Pleydell Bouverie, Esq.
Harry Chester, Esq.
Samuel Pepys Cockerell, Esq.
Raikes Currie, Esq.
Russell Ellice, Esq.
Harvie Morton Farquhar, Esq.
Capt. H. G. Hamilton, *R. N.*
William John Hamilton, Esq.
Joseph Hoare, Esq.
Sir James Weir Hogg, Bart
Felix Ladbroke, Esq.
H. F. Shaw Lefevre, Esq.
Charles R. Littledale, Esq.
Frederick H. Norman, Esq.
E. Howley Palmer, Esq.
Brice Pearse, Esq.
Lambert Pole, Esq.
Sir Henry Rich, Bart.
Oswald A. Smith, Esq.
Henry R. Tomkinson, Esq.

The undersigned having been appointed to act as Agents to the SUN FIRE OFFICE at Constantinople, are prepared to receive proposals for Insurance, and to grant Policies on the Buildings and Contents of Premises of good construction in Constantinople and its Environs.

Rates of Premium and other information may be obtained on application.

The magnitude and importance of the business of the Sun Fire Office may in some degree be estimated from the fact, that in the year 1863 (as shewn by the Parliamentary Return) the amount paid by it to the Government for Duty on Fire Insurances in Great Britain and Ireland was £215507, or about 1/7th of the whole sum paid in that year by all the Fire Offices collectively.

The Agents are empowered to arrange all claims upon the Office.

The power of attorney by which the undersigned have been duly authorized to act as Agents for the above mentioned Company was signed in London on 1st February 1865, in the presence of a Notary with all necessary formalities, and has been deposited in the Chancellery of Her Britannic Majesty's Consulate-General.

Pera and Galata. ROUTH AND SON.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.14

İlanda dikkat çeken önemli noktalardan biri ise şu şekildedir; Routh&Son, Sun Sigorta acentesi olmak için vekâletnameyi imzaladıktan sonra İngiltere Başkonsolosluğuna bir depozito ödemiştir. Acenteliğin kuruluşu esnasında İngiliz Başkonsolosluğu hem ticari süreçteki etkinliği hem de depozito kabul etmesi Sun'ın

Osmanlı İmparatorluğu'nda değil de kendi ülkesinde gibi faaliyete başladığını göstermektedir. İlerleyen bölümlerde Sigorta Şirketleri ile Osmanlı Devleti arasında meydana gelen çekişmenin en önemli sebeplerinden birisi de hem depozito hem de sigorta şirketlerinin kendilerini Osmanlı Devletinden bağımsız olarak görme meselesidir. Sigorta şirketlerinin bu bakış açısını meşrulaştıran bir nokta Kapitülasyonlar ise diğeri de Osmanlı ülkesindeki teşekkülleri sırasında kendilerini denetleme, kural koyma yetkisini yukarıda görüldüğü gibi kendi ülke konsolosluklarında görmeleridir.

Routh& Son acente açılış duyuruların; İngilizce, Fransızca, Osmanlıca ve Yunanca yapmıştır. İzmir'den farklı olarak Ermenice ve İbranice ilanlar İstanbul'da yayınlanmamıştır.

Resim 2.31 Sun Yeni Acente Duyuru Yunanca-Osmanlıca


SUN FIRE OFFICE, LONDON.

ΠΥΡΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ·

Ο ΗΛΙΟΣ

Τδρυθὲν ἐν Λονδίνῳ τῷ 1710

Οἱ Διευθυνταὶ,

SUN FIRE OFFICE.

(LE SOLEIL),

compagnie d'assurance contre l'incendie.

A LONDRES.

Fondée en 1710.

AGENCE DE CONSTANTINOPLE.

Pour plus amples renseignements s'adresser à Routh et son, agents.

Galata, rue Voivoda N. 53.

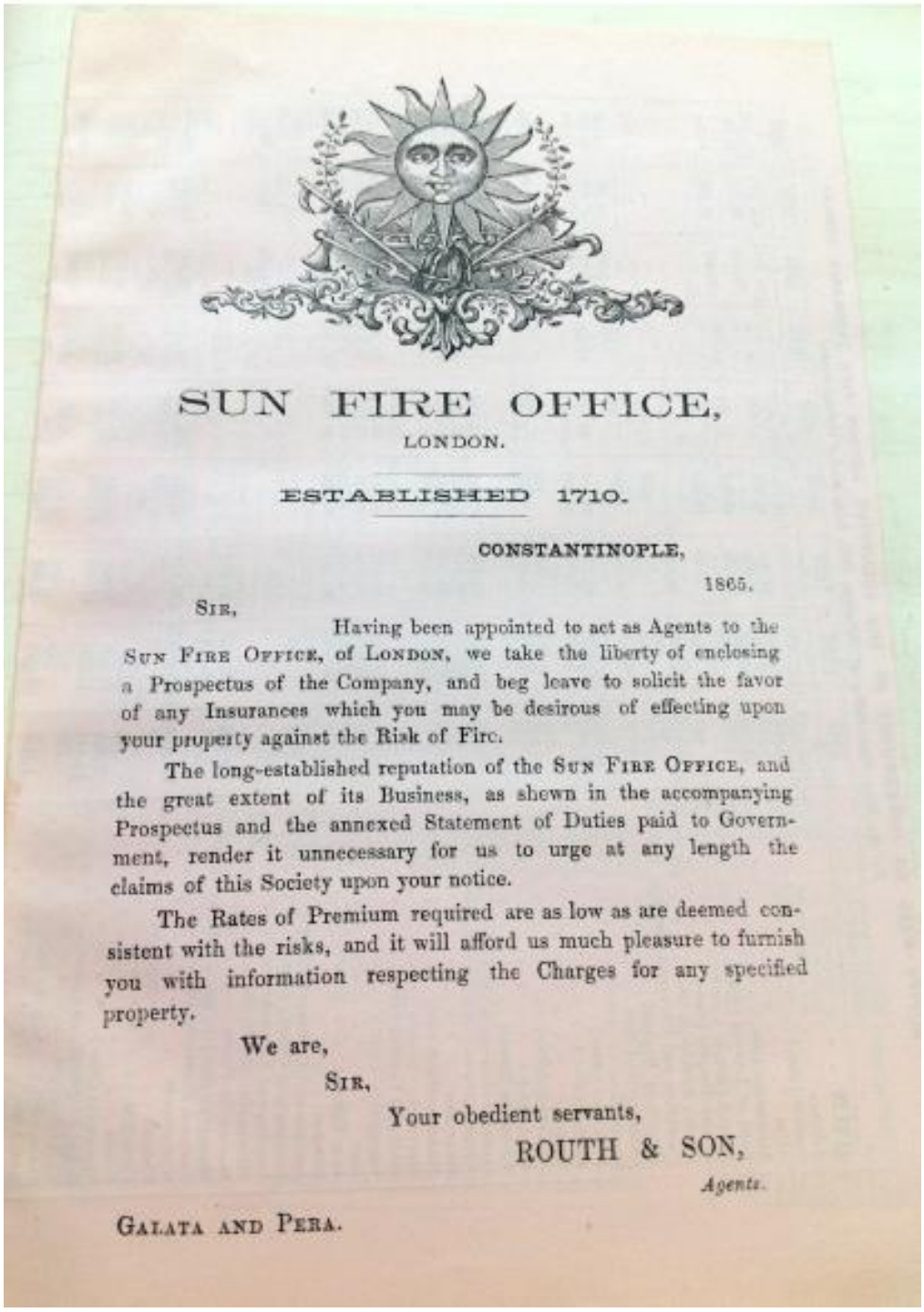
Pera, rue Sukiz Aguich N. 1.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.16

Routh&Son Acentesi işe hemen şehrin önde gelen kurumlarına, bireylerine kuruluşlarını duyuran bir mektup gönderdi. Bu mektup İngilizce olup Yangın risklerine karşı mümkün olan düşük primlerle teminat sağladıklarını belirtmişlerdir. Güveni sağlamak için Sun'ın İngiltere devletine beyan ettiği gelir ve vergilerin

büyüklüğünden bahsedilmiştir. Mektup dilinin İngilizce olması İstanbul'da yaşayan İngilizlere gönderildiği izlenimini doğurmaktadır.

Resim 2.32 Sun Yeni Acente İstanbul'daki Müşterileri Tanıtım Mektubu



SUN FIRE OFFICE,

LONDON.

ESTABLISHED 1710.

CONSTANTINOPLE,

1865.

SIR,

Having been appointed to act as Agents to the SUN FIRE OFFICE, of LONDON, we take the liberty of enclosing a Prospectus of the Company, and beg leave to solicit the favor of any Insurances which you may be desirous of effecting upon your property against the Risk of Fire.

The long-established reputation of the SUN FIRE OFFICE, and the great extent of its Business, as shewn in the accompanying Prospectus and the annexed Statement of Duties paid to Government, render it unnecessary for us to urge at any length the claims of this Society upon your notice.

The Rates of Premium required are as low as are deemed consistent with the risks, and it will afford us much pleasure to furnish you with information respecting the Charges for any specified property.

We are,

SIR,

Your obedient servants,

ROUTH & SON,

Agents.

GALATA AND PERA.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s.19

2.5.1.3.Diğer Bölgeler

Sun Sigorta Şirketi ve Osmanlı Yangın Sigorta Piyasası sadece İzmir ve İstanbul'dan ibaret değildir. Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok farklı şehir ve bölgesinde sigorta şirketleri faaliyet göstermişlerdir. Bu faaliyetler İzmir ve İstanbul kadar yoğun olmasa da bu bölgelerde de sigortacılığın olması konumuz açısından önemlidir. Birçok kez acentelerin kendi bölgelerinden farklı yerlerdeki özellikle büyük prim seviyesi olan han, ticaret evi vb. yapıların sigorta taleplerini de koasürans şeklinde teminat altına alınıyordu.

Örneğin İzmir acentesi, Aydın veya Denizli'de alt acenteliği olmasa bile buradaki sigorta taleplerini karşılayabiliyordu. Bu talepler yapı sahiplerinden geldiği gibi diğer sigorta şirketlerinin riskin belirli bir kısmını üstlenerek geri kalan kısmını paylaşma teklifi olarak da gelmekteydi.

Sun'ın İstanbul ve İzmir Acenteleri Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerindeki faaliyetleri üç ana başlıktan oluşmaktaydı;

1. Normal acentelik faaliyetleri
2. Araştırma faaliyetleri: Acente veya alt acente açılabilecek bölgelerdeki sigorta potansiyelinin istatistiki ve sosyal yönden incelenerek belirlenmesi
3. Alt acenteliklerin kurulması: kendi bölgelerine bağlı olarak kendilerinin de adeta bir sigorta şirketi gibi davrandığı bir sistemin oluşturulması işlemi

Bu anlamda acenteler coğrafi olarak kendilerine yakın bölgelerde ciddi araştırma faaliyetlerine giriştiler. Bu faaliyetler o bölgenin potansiyelini farklı parametreleri gözeterek ortaya çıkarmaya çalıştılar.

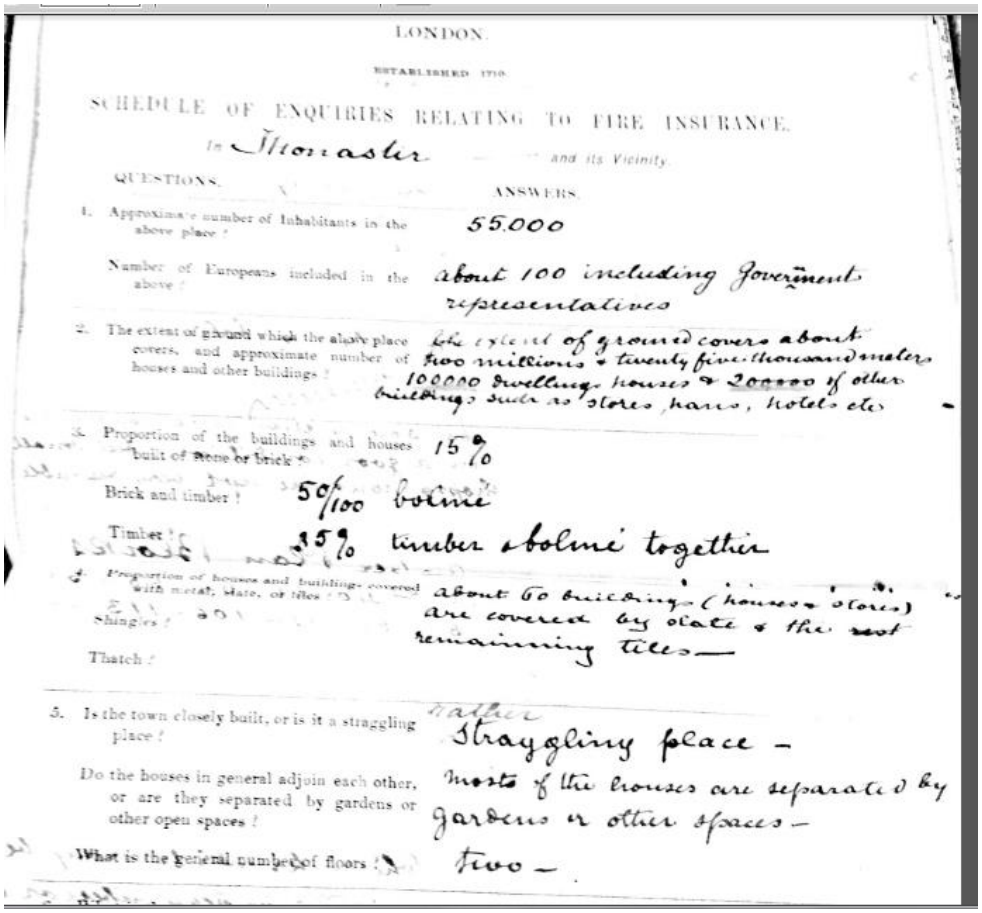
Bu faaliyetler Sun için sigorta penetrasyonunu arttırmaya dönük bir faaliyet olması yönünden önemliydi. Diğer yandan ise sigortanın Osmanlı İmparatorluğu toprakları içerisinde yaygınlaşmasına ve buna dair bilincin oluşmasına da ciddi katkıları bulunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1800'lerdeki toprakları göz önünde tutulduğunda merkezde yer alan önemli acentelerin sigortayı yaygınlaştırmaları için yukarıdaki rolleri çok önemliydi.

2.5.1.3.1 Manastır

Sigortanın bir kazanç aracı olduğunun farkına varan özellikle yabancı ülke vatandaşları yabancı sigorta acenteliği için başvurularını yoğunlaştırmaya başlarlar. Bu süreçte sigorta şirketleri potansiyel gördükleri bölgeler için var olan acentelerine görüşlerini belirtmelerini isterler. Bu görüş bildirme daha çok bir soru formunun cevaplanması şeklinde gerçekleşmeydi. Soru formu doldurulduktan sonra Sigorta Şirketi'nin genel merkezine yollanıyor. Genel Merkezin incelemesi sonucunda o bölgede acente, alt acente veya o bölgede faaliyet göstermeme kararı alınıyordu.
Bu soru formlarının amacı o bölgedeki sigorta potansiyelini ortaya koymasıydı. Doğal olarak da sorular buna göre seçilmişti.

Resim 2.33 Manastır Acente Soru Formu



LONDON.

ESTABLISHED 1710.

SCHEDULE OF ENQUIRIES RELATING TO FIRE INSURANCE.

In Monastir and its Vicinity.

QUESTIONS.	ANSWERS.
1. Approximate number of Inhabitants in the above place?	55.000
Number of Europeans included in the above?	about 100 including Goverment representatives
2. The extent of ground which the above place covers, and approximate number of houses and other buildings?	the extent of ground covers about two millions & twenty five thousand meters 100000 dwelling houses & 200000 of other buildings such as stores, hans, hotels etc
3. Proportion of the buildings and houses built of Stone or brick?	15 %
Brick and timber?	50/100 bolmi
Timber?	35 % timber ebolmi togethir
4. Proportion of houses and buildings covered with metal, slate, or tiles?	about 60 buildings (houses & stores) are covered by slate & the rest remainning tiles—
Shingles?	
Thatch?	
5. Is the town closely built, or is it a straggling place?	rather Straggling place —
Do the houses in general adjoin each other, or are they separated by gardens or other open spaces?	most of the houses are separated by gardens or other spaces —
What is the general number of floors?	two —

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

Özellikle 1870'ten sonra yoğun olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer merkezi bölgelerinde potansiyel ve gelir durumlarına göre ya acentelik ya da alt acentelik açılmıştır. Özellikle 1890'lardan sonra yoğun olarak sigortanın İmparatorluk merkezlerinde var olduğunu söyleyebiliriz.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başka bölgelerdeki yangın sigorta büyüklüğü İzmir ve İstanbul gibi olmadı fakat şehirler için önemli başlangıçlar yapıldı. Bu şehirlerden biri de manastırdı. Manastır, Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli'deki topraklarındaki önemli şehirlerinden biriydi. Sun'ın isteği üzerine Routh ve Rose Haziran1894'te soru formunu doldurarak Sun merkezine gönderirler. Bu soru formunda her sorunun özel bir anlamı vardı. Bunlardan önce çıkanlar şunlardı[169];

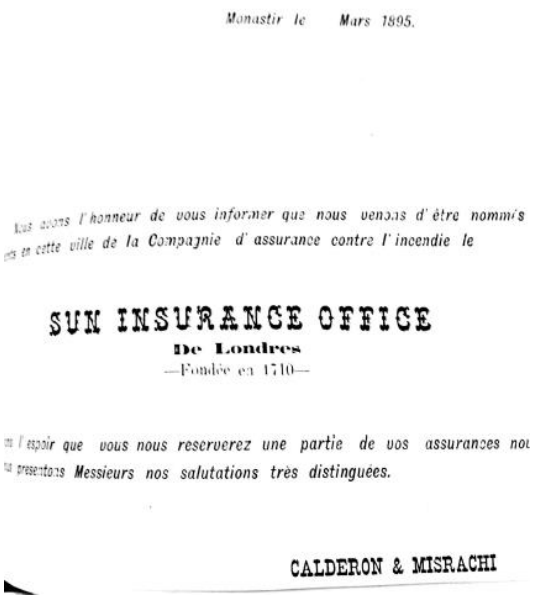
- Şehirde yaşayan toplam nüfus–55.000
- Şehirdeki Avrupalı nüfusu–100 kişi (Yabancı ülke temsilcileri dâhil)
- Toplam kaç binanın bulunduğu –Yaşanan ev 100.000, diğer yapılar 200.000 adet (oteller, iş yerleri vs.)
- Taştan veya diğer yapılarla yapılmış binaların dağılımı %15 taş yapılar, %50 tuğla ve ahşap karışımı, %35 ahşap
- Binaların birbiriyle olan konumları-Genelde birbirinden bağımsız ve bahçeleri var
- Binaların kat sayıları–2 kat
- Sokakların genişliği- 5–6 metre
- Şehrin bir haritasının olup olmadığı (eğer varsa yapıların türlerinin renkli kalemler ile belirtilmesi, ayrıca şehirdeki yabancı tüccarların yaşam alanları ve iş yerlerinin de bu haritada gösterilmesi)-yok
- Yangın duvarlarının yaygınlığı-yok
- Şehrin önde gelen binaların yangın açısından durumu-evlerin durumu beklendiği kadar kötü değil fakat iş yerlerinin durumu çok iyi değil
- Rakiplerin Durumu-Northern Sigorta Şirketi: Direkt acenteliği vardır.
- Patriotic Sigorta Şirketi: Alt Acenteliği vardır. Primlerin oranı risklere göre değişiklik göstermektedir. Genel kanı ise primlerin risklerle çok da uyumlu olmadığıdır.

[169] LMA CLC/B/192/019/31522/253

- Suyun yangın söndürmedeki rolü ve teknik detayları- Yazın su azalmakta, kışın ise donmaktadır.
- Rüzgârın yönü (yangın açısından) Doğudan
- Son 30 yılda karşılaşılan yangın ve depremler var mı varsa bunların detayları–1861 yılında büyük bir yangın yaşanmıştır. 100.000 Lira civarında bir hasar meydana gelmiştir.

Rose ve Routh bu soruları cevaplandırdıktan sonra Selanik ve Manastır arasında bir tren yolunun açılacağını ve genel olarak yapıların durumu göz önüne alındığında acente açılabileceğini belirtmişlerdir.[170]

Resim 2.34 Manastır Acente Kuruluşu



Monastir le Mars 1895.

Nous avons l'honneur de vous informer que nous venons d'être nommés ...s en cette ville de la Compagnie d'assurance contre l'incendie le

SUN INSURANCE OFFICE
De Londres
—Fondée en 1710—

... l'espoir que vous nous reserverez une partie de vos assurances nou... ...présentons Messieurs nos salutations très distinguées.

CALDERON & MISRACHI

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

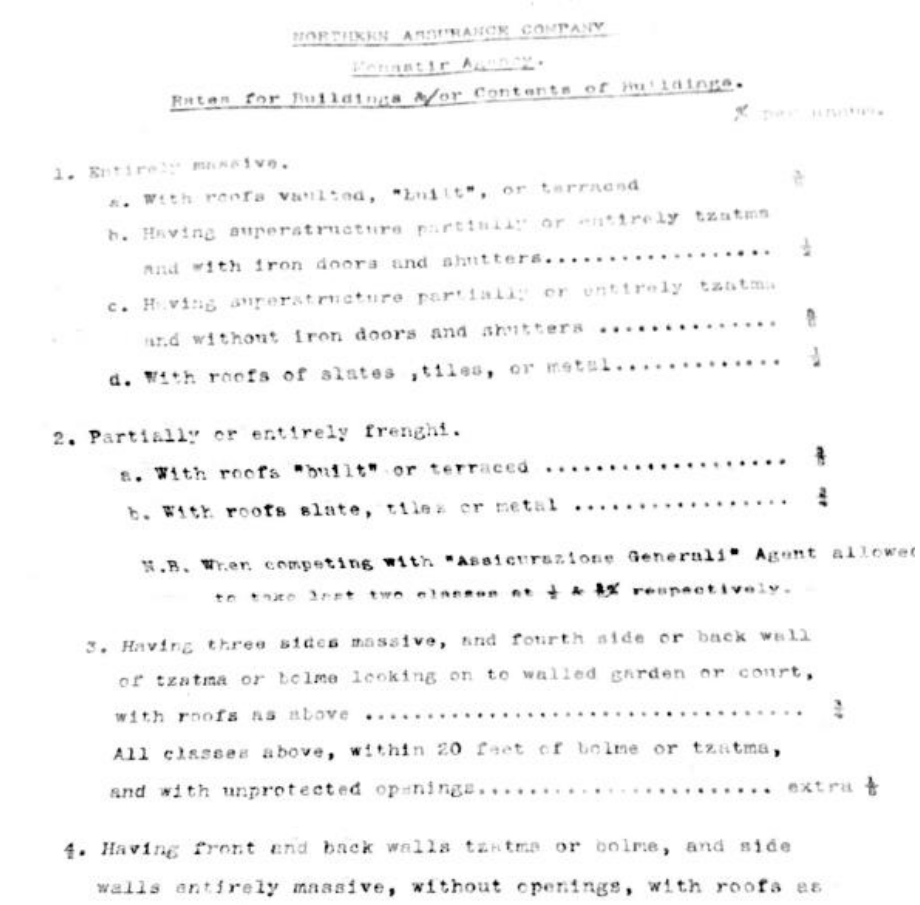
Acentelik duyurusu Fransızca yapılıp acenteliğe Calderon ve Misrache seçilir. Manastır'da Northern Sigorta Şirketi 1893 yılından beri faaliyet göstermekteydi ve standart olarak bir yıllık sigorta yapmanın yanı sıra 1–2 veya 3 aylık olmak üzere de sigorta yapıyordu.

Northern'in Manastır şehrine ilişkin olarak Londra'da hazırladığı tarifelere bakıldığı zaman İstanbul ve İzmir'den farklı olarak çok daha fazla ön koşul ve detay konulduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise Manastır şehrini İstanbul ve İzmir gibi

[170] LMA CLC/B/192/019/31522/253

bütünlükçü bir yapı ile değerlendirememesi, şehir hakkında istatistik bilginin yetersiz olması vb. Bu sorun sadece Manastır özeli için geçerli olmayıp geri kalan bölgeler için de aynıdır. Bir diğer dikkati çeken nokta ise primlerin İstanbul ve İzmir'e göre daha yüksek olmasıdır.

Resim 2.35 Northern-Manastor Prim Tarifesi[171]



NORTHERN ASSURANCE COMPANY

Monastir Agency.

Rates for Buildings &/or Contents of Buildings.

1. Entirely massive.
   a. With roofs vaulted, "built", or terraced
   b. Having superstructure partially or entirely tzatma and with iron doors and shutters.....
   c. Having superstructure partially or entirely tzatma and without iron doors and shutters .....
   d. With roofs of slates ,tiles, or metal.....

2. Partially or entirely frenghi.
   a. With roofs "built" or terraced .....
   b. With roofs slate, tiles or metal .....

   N.B. When competing with "Assicurazione Generali" Agent allowed to take last two classes at ½ & ¾% respectively.

3. Having three sides massive, and fourth side or back wall of tzatma or holme looking on to walled garden or court, with roofs as above .....
   All classes above, within 20 feet of holme or tzatma, and with unprotected openings..... extra ¼

4. Having front and back walls tzatma or holme, and side walls entirely massive, without openings, with roofs as

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.1-20

Bir sigorta şirketi için potansiyel arz eden bir bölge doğal olarak diğer sigorta şirketlerinin de ilgisini çekiyordu. Çünkü bu o bölge için bir potansiyelin olduğunu gösteriyordu.

[171] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.1-20

Bunun gibi özellikle Edirne, Kos Adası gibi bölgelerde de acente başvuruları gelmesine rağmen özellikle yangınların sık olması, sigorta potansiyelinin dar olması, yapıların ahşap olması vb nedenlerle bu başvurular red edilir.[172]

2.5.1.3.2. Volos

Volos Ege Kıyısında yer alan önemli bir liman şehridir. Ege ve Akdeniz şehirlerinin tipik bir yapılanmasını burada da görmek mümkündür; şehir ikiye ayrılmıştır.

Bunlar; eski Türk bölümü ve yeni modern Hristiyan bölgesi şeklindedir. Eski Volos şehrin kuzeyinden körfezin başına kadar olan bölgedir. Eski Volos'un içinde bir Türk Pazarı olup yıkılmış duvarların olduğu bakımsız birkaç baraka ve yaklaşık 1.000 ile 1.200 kadar Müslümanın yaşadığı yüz kadar ev vardır. Hristiyanların yaşadığı modern şehirde ise beş yüz kadar ev ve yaklaşık 4.000 Yunanlının yaşadığı bir habitat vardır.

Körfez boyunca uzanan bu modern bölgede sokaklar geniş olup çeşitli büyüklerde depolar, ticaret evleri ve deniz nakliye acenteleri vardır. Bu bölgedeki evler genellikle sağlam yapılar olarak taştan olup sıvalı olarak modern Yunan mimarisine uygun olarak yapılmıştır. Yıllık ihracatı 350.000 Pound civarında olup deniz nakliye ticareti yine yıllık 150.000 tondur.[173]

Volos yukarıda belirtilen potansiyeli dikkate alınarak sigorta açısından özellikle Yunanlıların yaşadığı bölge, depolar, ticaret evleri uygun riskler barındırmaktaydı.

1879 yılında Sun'ın hem acenteleri olan İstanbul ve İzmir'e hem de direkt olarak Londra merkezine başvurular yapılmıştır.

Başvuran adaylar şunlardır;

- William Robertson: 20 Mayıs 1879 yılında başvurusunu yapmıştır. İskoçya'nın Edinburg şehrinde doğan Robertson Volos'ta ikamet etmekte ve emlakçılık yapmaktadır. 30 yaşında ve evli olan Robertson son yıllarda yapılan yapıların tümü taştan olduğu için Volos'un önemli bir potansiyel taşıdığını belirtmiştir.

[172] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.1-20
[173] LMA CLC/B/192/019/31522/253

- W. Barrel: 52 yaşında olan Barrel İzmir'de doğmuştur. İzmir'de ticaret yaparken Kırım Savaşı sırasında Volos'a gelip köle ticareti yapmış ve daha sonra burada kalmıştır. [174]

Rose'un Barrel hakkındaki olumlu referansını dikkate alan Sun Barrel'ın alt acente olmasına onay verir.

Barrel hemen çalışmalara başlayarak Volos hakkındaki tüm bilgileri Sun merkeze yollamıştır.

Bu bilgiler arasında Volos'un haritası üzerinde şehrin nasıl bir fiziki şekli olduğu, yapıların genel durumu, fabrikalar, ticaret evleri, sokakların durumu, yangına karşı şehrin durumu, su durumu vb. birçok durum hakkında çoğu kez çizim ve fotoğraflarla zenginleştirilen detaylar sunulmuştur.

Sun'ın ilgi gösterdiği bir başka konu ise şehirdeki rakiplerinin durumudur;

- Helvetia Sigorta Şirketi: Barrel yaptığı çalışmada Helvetia'nın şehirde bir acenteye sahip olduğunu belirtmiştir.

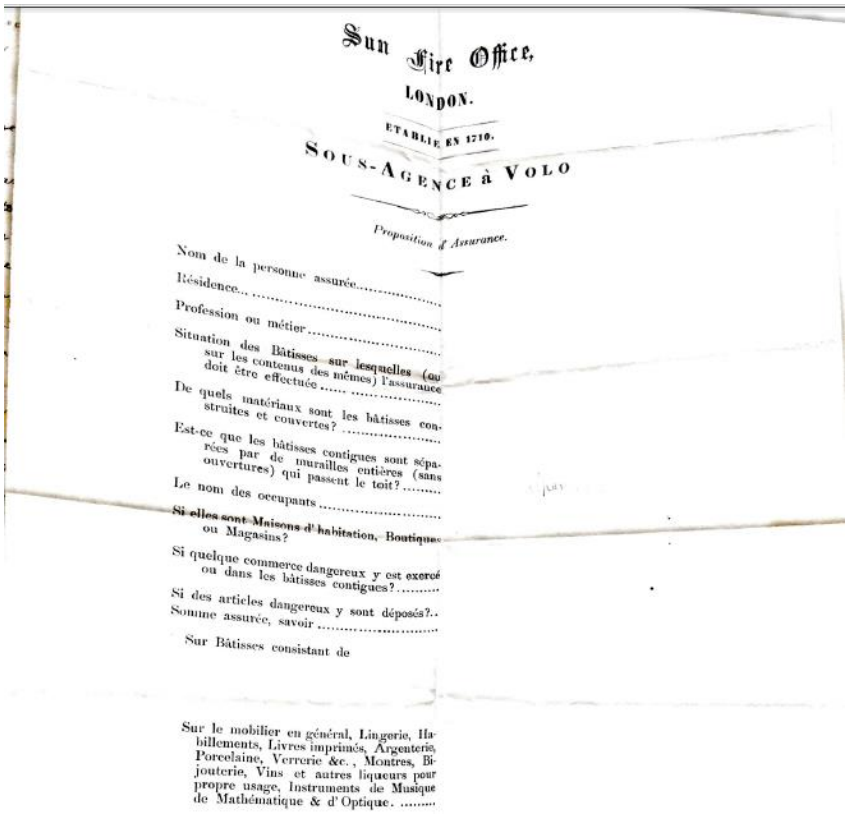
Helvetia'nın acentesi Viannelli'dir. Vianelli'nin aynı zamanda yürüttüğü birçok farklı ticari faaliyeti olduğu için Sun'ın ciddi bir rakibi olmayacağı ön görülmektedir.175

- Northern Sigorta Şirketi: Northern, Volos'ta sigorta potansiyelini anlamak için çeşitli raporlar yaptırmış ve bunları da Selanik Acentesi kanalaıyla yaptırmıştır. Bu raporlar doğrultusunda Northern alt acentelik dahi açmama kararı vermiştir.176

Sun alt acenteliğini açtıktan sonra hemen sigorta faaliyetlerine başlamış merkezden özel olarak sigorta soru formları gönderilmiştir.

[174] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.139-146
[175] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.138
[176] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.150

Resim 2.36 Sun Volos Alt Acenteliği



Sun Fire Office,

LONDON.

ETABLIE EN 1710.

SOUS-AGENCE à VOLO

Proposition d'Assurance.

Nom de la personne assurée.....

Résidence.....

Profession ou métier.....

Situation des Bâtisses sur lesquelles (ou sur les contenus des mêmes) l'assurance doit être effectuée.....

De quels matériaux sont les bâtisses construites et couvertes?.....

Est-ce que les bâtisses contigues sont séparées par de murailles entières (sans ouvertures) qui passent le toit?.....

Le nom des occupants.....

Si elles sont Maisons d'habitation, Boutiques ou Magasins?

Si quelque commerce dangereux y est exercé ou dans les bâtisses contigues?.....

Si des articles dangereux y sont déposés?..

Somme assurée, savoir.....

Sur Bâtisses consistant de

Sur le mobilier en général, Lingerie, Habillements, Livres imprimés, Argenterie, Porcelaine, Verrerie &c., Montres, Bijouterie, Vins et autres liqueurs pour propre usage, Instruments de Musique de Mathématique & d'Optique. .....

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

2.5.1.3.3 Kavala

Acente veya alt acente kuruluşu farklı şekillerde olabilmektedir. Genellikle Yangın sigortası yapmaya çalışan bir müşterinin bulunduğu bölgede sigorta şirketi olmadığı durumlarda İstanbul, İzmir gibi büyükşehirlerde bulunan sigorta şirketlerine başvuru yaparlar. Sigorta şirketi başvuru ardından risk istediği boyutlarda ve biçimde ise hemen araştırmaya başlar ve sigorta yapma ya da yapmama kararı verir. Sigorta yapma kararı vermişse çoğunlukla o bölgede bir sigorta talebi olup olmadığını da tahlil eder ve böylece acente ya da alt acente kuruluş süreci de işlemeye başlar. Bu örneğe uygun olarak da Kavala'da durum bu şekilde cereyan etmiştir.

Aralık 1868'de Kavala'daki iki taş yapılı olan depoların içindeki pamuğun sigortalanması için tüccar Escheric Sun'ın İzmir acentesi Rose'a başvuru yapar.

Yapılan değerlendirmeden sonra sigorta talebi olumlu karşılanıyor ve İzmir'deki Phoenix şirketi ile koasürans yapılarak sigorta yapılıyor.[177]

Yine Temmuz 1871 yılında da Sun'ın İstanbul acentesine Leonidas adlı tüccar Kavala'daki Tütün deposunun sigortalanması için başvuru yapar. Bunun üzerine Sun detaylı bir araştırma yapmaya karar veriyor. Bu araştırma sonucunda bölgedeki ticaret evleri, sokakların durumu, depoların yapıları ile ilgili detaylı bilgiler edinilmiştir. Bunun sonucunda Sun biraz temkinli davranarak kısıtlı limitlerle sigorta yapılabileceğini belirtmiştir.[178]

Sun'ın İzmir acentesi Rose Kavala'da bir alt acentelik için Sun ile görüşmüş ve onaylanmasını talep etmiştir. 13 Nisan 1875 yılında Sun'ın Londra merkezine yazdığı bir mektupta; Gawelkiewietz'in alt acente adaylığını nitelikleri göz önünde tutulduğunda uygun bulduğunu fakat merkezin uygun gördüğü biçimde riskleri kabul etmesi gerektiğinin üzerinde durmuştur.

Rose buna ek olarak şehir hakkında sağlıklı bir tarifenin oluşturulabilmesi için daha fazla bilgiye ihtiyaç olduğunun açık olduğunu savunmuştur. Şehirdeki sosyal yapının özellikle etnik grupların konumları ve yaşadıkları evlerin fiziki koşulları ile ilgili detayların yanı sıra yangın söndüreme amaçlı olarak su sağlama koşullarının da bilinmesi gerektiğinin altı çizilmiştir.

Rose son olarak Gawelkiewietz'in şehrin haritası üzerinde renklendirme yöntemi ile yapıların durumunu belirtmesi gerektiğinin üzerinde durmuştur.[179] İskeçe'de de Gawelkiewietz'in alt acentelik yapması sonradan kabul edilmiştir.[180]

Alt acentelik bu mektup üzerine faaliyete geçmiştir. Diğer yandan Northern'de boş durmayarak Sponti adlı birini acente olarak atamıştır.[181]

1879 yılında Sun alt acenteliğine 25 yaşındaki Alman Konsolosun oğlu olan Frasco'yu atamıştır. Şehirdeki iyi bir üne sahip olan Frasco'nun sigorta penetrasyonuna olumlu etki yapacağı düşünülmüştür.[182]

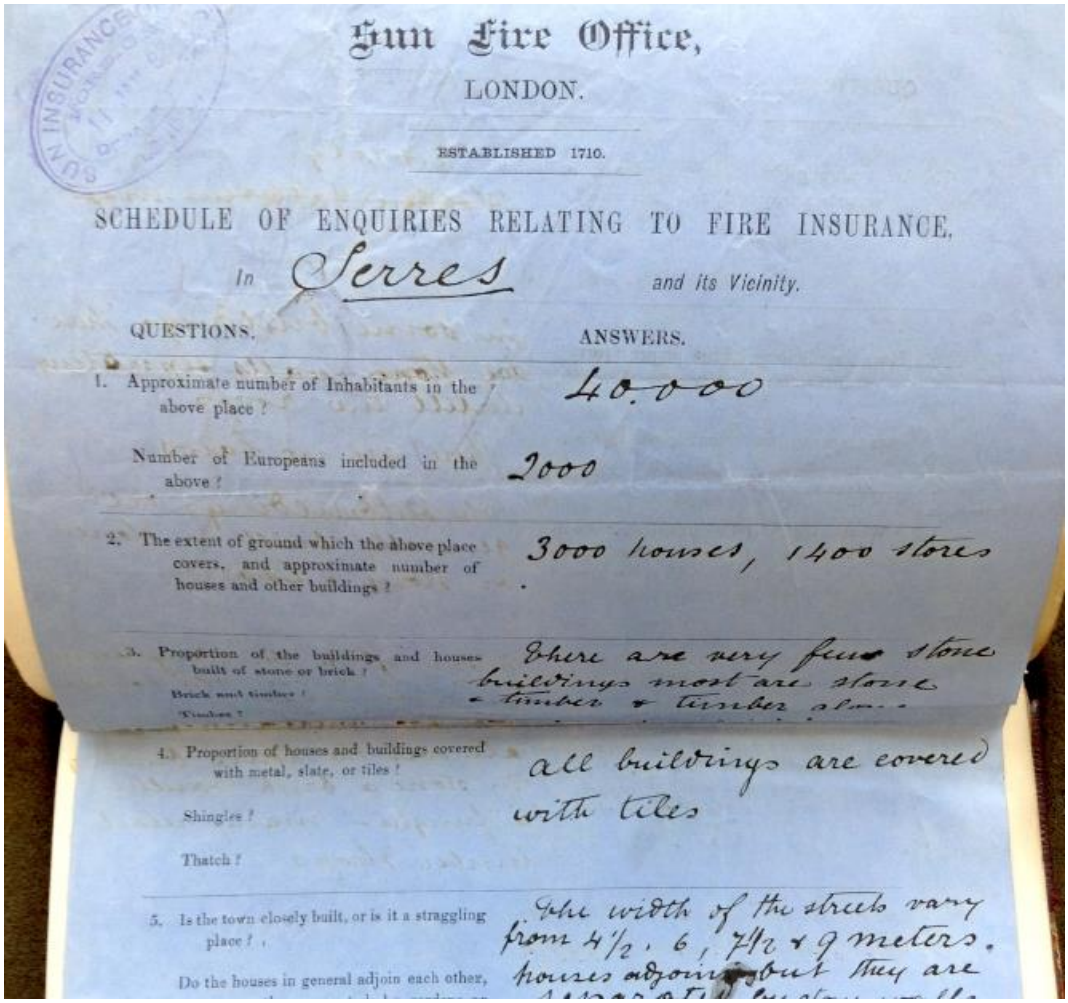
[177] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.181-182
[178] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.192-198
[179] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.205-207
[180] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.229
[181] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.210
[182] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.215

2.5.1.3.4 Serez

Serez'de sigortanın ortaya çıkışı ve gelişimi de aynen Kavala'daki gibi meydana gelmiştir. 1871 yılında Sun'a. Serez'deki Kervan Han'ın yangın sigortası için başvuruda bulunulmasıyla başlar. Sun yaptığı değerlendirmede Kervan Han'ın sigortalanmasını reddetmiş olmasına rağmen Serez'in potansiyelini anlamaya da çalışmıştır.[183]

Sigorta potansiyelini anlamak için diğer bölgelerde yaptığı çalışmanın aynısını Serez'de de yaptırmıştır. Sun soru formunu doldurtmuş ve şehir ile ilgili işine yarayabilecek tüm bilgilere sahip olmuştur.

Resim 2.37 Serez Acente Soru Formu



Sun Fire Office,

LONDON.

ESTABLISHED 1710.

SCHEDULE OF ENQUIRIES RELATING TO FIRE INSURANCE.

In Serres and its Vicinity.

QUESTIONS.	ANSWERS.
1. Approximate number of Inhabitants in the above place ?	40.000
Number of Europeans included in the above ?	2000
2. The extent of ground which the above place covers, and approximate number of houses and other buildings ?	3000 houses, 1400 stores
3. Proportion of the buildings and houses built of stone or brick ? Brick and timber ? Timber ?	there are very few stone buildings most are stone + timber + timber alone
4. Proportion of houses and buildings covered with metal, slate, or tiles ? Shingles ? Thatch ?	all buildings are covered with tiles
5. Is the town closely built, or is it a straggling place ? Do the houses in general adjoin each other,	the width of the streets vary from 4½, 6, 7½ & 9 meters. houses adjoin but they are

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

[183] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.250

Buna göre;

- Şehrin nüfusu 40.000 civarında olup yaklaşık 2.000 kadar Avrupalı şehirde yaşamaktadır.
- Şehirde 3.000 ev olup 1.400 kadar da dükkân mevcuttur.
- Şehirdeki evlerin az bir miktarı taş olup geneli ahşaptır
- Şehrin sokak genişlikleri geniş olmayıp Selanik ile benzerdir.
- Şehir ile ilgili bir yangın haritası mevcut değildir.
- Şehirde çok az ev yangın duvarları ile birbirinden ayrılmış olup yangına karşı alınan önlemler yeterli değildir.
- Şehirdeki dükkânların yapıların neredeyse tümü taştan olup iyi durumdadır, yeni yapılarda iyi durumda olup eski yapıların durumu iyi değildir.

Yukarıdaki bilgileri alan Sun daha sonra bu bilgileri İzmir ve İstanbul acentesi ile paylaşarak onların görüşlerini almaya çalışır. İstanbul acentesi olan Routh, e büyük rakiplerinden biri olan Northern'in Serez'de bir acentesi olduğunu ve sigorta penetrasyonu açısından kendilerinin de bir acentelerinin olması gerektiği şeklinde bir görüş bildirmiştir. 23 Şubat 1893 yılında bu görüşler ışığında Sun sadece dükkan risklerini kabul eden bir yapı ile Pazar girilebileceğini belirtmiştir. Bunun üzerine 14 Mart 1893 yılında acenteliğe Daniel Yancorali atanır. Yancorali, Serez'de tütün tüccarlığı yapan bir tüccar olup çevrede saygınlığı olan biridir. 23 Mayıs 1900 ve 6 Haziran 1901'de farklı şehirlerdeki acenteler kendi alt acenteliklerini Serez'de açmak istemişler fakat Sun bu talepleri reddetmiştir.[184]

2.5.1.3.5. Midilli Adası

Sun'ın İzmir acentesi olan Rose Haziran 1875 yılında Midilli Adası'na gelerek incelemelerde bulunur. Bu incelemelerin ardından Sun'ın Londra merkezine kapsamlı bir rapor sunar. Bu raporda Şehrin ikiye ayrıldığını ve şehre yeni bir liman yapıldığını belirtmiştir. Adanın kuzey kesimleri eski, güney kesimleri ise yeni ve modern yerleşim alanları olduğunu belirtir.. Özellikle sahilde yer alan ve depolarında zeytinyağı olan yapıların neredeyse tamamının taş yapıdır. Bunun yanında evlerin çoğu 1867 yılındaki depremden sonra yapılmış olup en alt kısımlarının taş üst

[184] LMA CLC/B/192/019/31522/253, s.251

kısımlarının ise ahşap ve tuğla karışık olarak yapıldığını belirtmiştir. Adanın üst taraflarındaki yapılarının çoğu taş yapı olup birçoğunun diğer evlerden ayrı olarak bahçesinin olduğu görülmüştür.[185]

Toplam ada nüfusu 20.000 civarında olup bu nüfusun üçte ikisinin Yunanlılardan oluştuğunu belirtmiştir. Genel olarak ada halkının dikkatli bir yapısı olduğu gözlemlenmiştir. Adanın ana üretimi zeytine dayanmakta olup 1874/5 yılındaki toplam üretim 11.000 ton civarındadır. Aynı zamanda peynir ve taze sebze de yoğun olarak ihraç malları arasındadır. Adada 1783 yılında Northern Sigorta Şirketi'nin sunduğu tarife Royal Sigorta Şirketi tarafından delinmiş ve kendi prim düzeylerini düşürmüştür. Rose, adada Royal'in hizmet vermeye başladığından beri büyük yangının olmadığını sadece 30-40 poundluk küçük hasarların tazmin edildiğini belirtmiştir. Yangın söndürme aracı olarak 5 adetlik el yapımı mekanizma olduğunu fakat ada halkının çok dikkatli ve yangına karşı hassas olması nedeniyle riskin düşük olduğu belirtilmiştir.[186]

Rose, raporunun devamında alt acente olarak İzmir'de de tanınan Cesar George Pinto'yu önerir. 28 yaşında olan Pinto bir tüccar olup aslen Fransız'dır. Rose; Midilli Adası'nda 9 yıllık ticaret deneyimi olan Pinto'nun bu görev için yeterli ve dikkatli biri olduğunu belirtmiştir. Pinto Imperial Ottoman Bank'ın adadaki kuruluşunda aktif olarak çalışmış ve önde gelen tüccarlardan olan Salzani ve Causinery'nin de adadaki temsilciliği görevini yürütmektedir.[187]

Raporu etraflıca değerlendiren Sun'ın Londra'daki yöneticileri Pinto'nun alt acente olarak atanmasına onay vermişlerdir. Sun'ın yöneticileri alt acenteliğin kuruluşunu kabul ettikten sonra teknik olarak çeşitli uyarılarda bulunmuşlardır. Buna göre yüksek riskli buldukları birkaç ticaret evinin sigortalanmamasını istemişler burada uygulanacak tarifenin de İzmir'de uygulanan tarifeden düşük olmaması gerektiğinin üzerinde durmuşlardır. [188]

1879 yılında Sun'ın Londra merkezine yaptığı bilgilendirme adada acentesi bulunan diğer sigorta şirketleri şu şekildedir[189]

[185] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s. 1-2
[186] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s. 3
[187] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s. 3-4
[188] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s. 3-4
[189] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s. 13

- Royal Sigorta Şirketi
- Sun Sigorta Şirketi
- Northern Sigorta Şirketi
- Liverpool& London Globe

Sigorta şirketlerinin yoğun bir şekilde faaliyet göstermeye başlamasıyla birlikte yangınların sıklığı da beklenenin aksine yükselmeye ve aynı zamanda şiddeti de artmaya başlamıştır. Bunu çözümü olarak sigorta şirketleri çeşitli önlemler almaya başlamıştır. Öncelikle adada faaliyet gösteren sigorta şirketleri bir araya getirilerek beraber hareket etmek ve itfaiye teşkilatı kurulması için ortak hareket etme politikası benimsenmiştir. Daha sonra da prim tarifeleri yükseltilerek zarar etmenin önüne geçilmeye ve risk seçiminde daha seçici olmaya çalışılmıştır.190

Bu çalışmaların sonucunda Ege Adalarını da içine alan Midilli ve Girit Adaları için 1903 yılındaki tarife ortaya çıkmıştır.

2.6 Sigorta Şirket Faaliyetlerinin Niceliksel Sonuçları

Özellikle İngiltere, Fransa, ABD ve benzeri gelişmiş ülkelerdeki sigorta şirketlerinin on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısının sonlarından sonra faaliyetlerini kendi ülkelerinden dışarıya doğru yaygınlaştırmaya başladılar. Faaliyet gösterdikleri yabancı ülkelerde öncelikle kendi çıkarlarını düşünüyor ve kendi ülke menşeileri olan diğer sigorta şirketleri ile ittifak kuruyorlardı. İçinde bulundukları pazardaki sigorta piyasasının genişlemesi diğer sigorta şirketlerinin de pazara girmesine neden oluyordu. Dolaysıyla pazardaki rekabet ittifak kurmayı zorunlu hale getiriyordu. Bu ittifak yukarıda da belirtildiği gibi aynı ülke sigorta şirketlerinin beraber hareket etmesi şeklinde ortaya çıkıp daha sonra büyük sigorta şirketleri ve küçük sigorta şirketleri şeklindeki karşıtlığa dönüşmeye başlıyordu. Çoğu kez büyük sigorta şirketleri sermaye güçlerini kullanarak primleri düşürüp zarar etmeyi göze alıyor ve piyasadan küçük sigorta şirketlerinin çekilmesine neden oluyorlardı.

On dokuzuncu yüzyılda dünyanın neredeyse tüm ülkelerinde sigorta şirketleri birbirleriyle rekabet halindeydi. Bu nedenle elde ettikleri prim gelirlerini topluma ve diğer sigorta şirketlerine beyan etmiyorlardı. Bu tavrın bir başka nedeni ise gelirleri

[190] LMA CLC/B/192/019/31522/256, s.22

beyan etmeleri durumunda bulundukları ülkelerdeki hükümetlerin kendilerine vergi yükü çıkarmalarıydı. Öte yandan giderlerini de sadece hükümetlere o ülkede faaliyet göstermelerinin ne kadar faydalı olduğunu göstermek için kullanıyorlardı. Esas itibarıyla sigorta şirketleri sigorta müşterisi ile ilişki kurarken çoğu kez sermaye yapısının ne kadar güçlü olduğunu göstermek üzerine bir tarz benimsiyordu.

Bu nedenle konumuzla ilgili olarak toplu bir veri elde etmek gayet güçtür. Zira yukarıda da bahsettiğimiz gibi yıllık veya aylık olarak düzenli bir gelir beyanı söz konusu değildir. Elimizdeki kaynaklardan defterler tek tek incelenerek genel bir çerçeve çıkartılmaya çalışılacaktır. Bu çerçevede çoğu kez tüm piyasayı genelini değil özel olarak sigorta şirketlerinin belirli dönemlerdeki faaliyetlerinin sonucu izlenecektir.

Diğer yandan gider için aynı şey söz konusu değildir. Giderleri incelemek çok daha kolaydır, çünkü Sigorta Şirketleri Osmanlı Hükümeti'ne ne kadar hasarı tazmin ettiklerini göstererek aslında faydalı bir mekanizma olduğunu göstermeye çalışmışlardır.

2.6.1 Commercial Union:

Yangın sigortasının Osmanlı İmparatorluğu'nda sunulması 1860'lara dayandığını bir önceki bölümde göstermiştir. Sigorta şirketleri ilk başta doğal olarak gelirleri sınırlı ve dikkatli davranmışlardır.

Acentelere bağlı alt acenteliklerin kurulması, yangın söndürme tekniklerinin gelişmesi, prim seviyelerin düşmesi, uzmanlığın artması, yangın haritaları vb gibi birçok gelişme otomatik olarak pazarın genişlemesi ve gelirin artmasının önünü açmıştır.

Commercial Union'un Osmanlı İmparatorluğu Sigortacılık Tarihi açısından önemli bir yeri vardır. İzmir'de 1864 yılında İstanbul'da 1874 yılından itibaren prim gelirleri elde etmeye başlamış ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar küçük kesintiler olsa da faaliyet göstermiştir

2.6.1.1.İzmir

Commercial Union, Sun ve diğer İngiliz Sigorta Şirketleri gibi ilk acenteliğini İzmir'de açmıştır. İzmir'deki acenteliği ilk yıllarda küçük de olsa karlar yapmış daha sonra ağır zararlar etmeye başlamıştır.

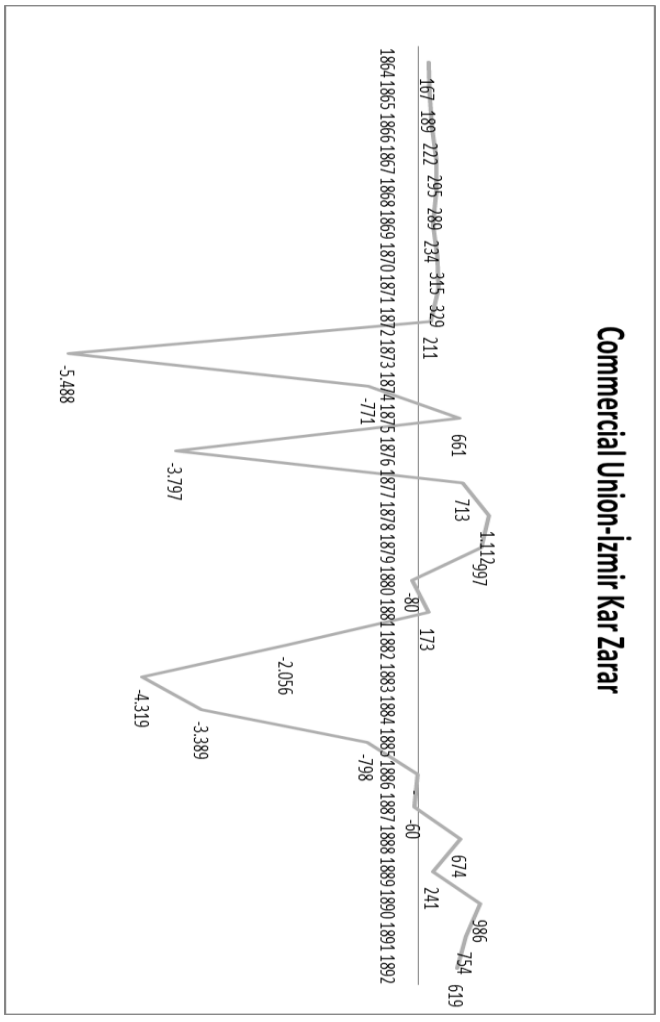
Tablo 2.4 Commercial Union İzmir Gelir-Gider

Yıl	Prim Pound	Reasürans	Net Prim Tutarı	Hasar Tutarı	Hasar/ Prim Oranı	Komisyonlar	Giderler	Net Kar/Zarar	Prim/Reasürans
1864	167		167		0%			**167**	
1865	189		189		0%			**189**	
1866	225		225	3	1%			**222**	
1867	304		304	9	3%			**295**	
1868	289		289	-	0%			**289**	
1869	234		234	-	0%			**234**	
1870	335		335	20	6%			**315**	
1871	341		341	12	4%			**329**	
1872	852		852	641	75%			**211**	
1873	1.065		1.065	6.553	615%		-	**5.488**	
1874	1.675		1.675	2.446	146%		-	**771**	
1875	1.654		1.654	993	60%			**661**	
1876	1.520		1.520	4.654	306%	663	-	**3.797**	
1877	1.561	207	1.354	499	37%	123	19	**713**	13%
1878	1.651	278	1.373	34	2%	204	23	**1.112**	17%
1879	1.762	329	1.433	132	9%	253	51	**997**	19%
1880	1.627	218	1.409	1.206	86%	265	18	- **80**	13%
1881	1.441	155	1.286	815	63%	173	125	**173**	11%
1882	1.524	189	1.335	3.162	237%	111	118	- **2.056**	12%
1883	1.491	149	1.342	5.410	403%	132	119	- **4.319**	10%
1884	1.709	150	1.559	4.694	301%	144	110	- **3.389**	9%
1885	-	-	-	762	0	0	36	- **798**	0%
1886	-	-	-	-	0	0	0	-	0%
1887	125	82	43	-	0%	91	12	- **60**	66%
1888	1.130	262	868	29	3%	122	43	**674**	23%
1889	878	119	759	337	44%	169	12	**241**	14%
1890	1.446	247	1.199	1	0%	164	48	**986**	17%
1891	1.876	348	1.528	503	33%	167	104	**754**	19%
1892	1.427	430	997	127	13%	157	94	**619**	30%
Toplam	**28.498**	**3.163**	**25.335**	**33.042**	**130%**	**2938**	**932**	- **11.577**	11%
Ortalama	**983**	**198**	**874**	**1.224**		**173**	**58**	- **670**	**17%**
Eğilim	**504**	**175**	**544**	**1.240**	**101%**	**282**	**52**	- **388**	**11%**
Eğilim/Ortalama	**51%**	**88%**	**62%**	**101%**		**89%**	**58%**		**63%**

Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Smyrna-1893

Commercial Union 1873 yılına kadar dokuz yılda ortalama 326 pound prim geliri yazmış bunun karşılığında ise ortalama 98 poundluk bir hasar tazmin etmiştir. Fakat 1873 yılına gelindiğinde Commercial Union 1065 pound yazmış bunun karşılığında 6.553 poundluk bir hasar ödemek zorunda kalmıştır ki bu tutar hasar prim oranının negatif olarak %615 olmuştur. Tablodan da görüldüğü gibi bu hasar tutarı bundan önceki yıllardaki yazılan karın tamamen kaybolmasına neden olmuştur. Yazılan zarar bununla sınırlı kalmamıştır. 1873'ten 1884'e kadar geçen zamanda Commercial Union'un toplam zararı 16.244 pounda olmuştur.

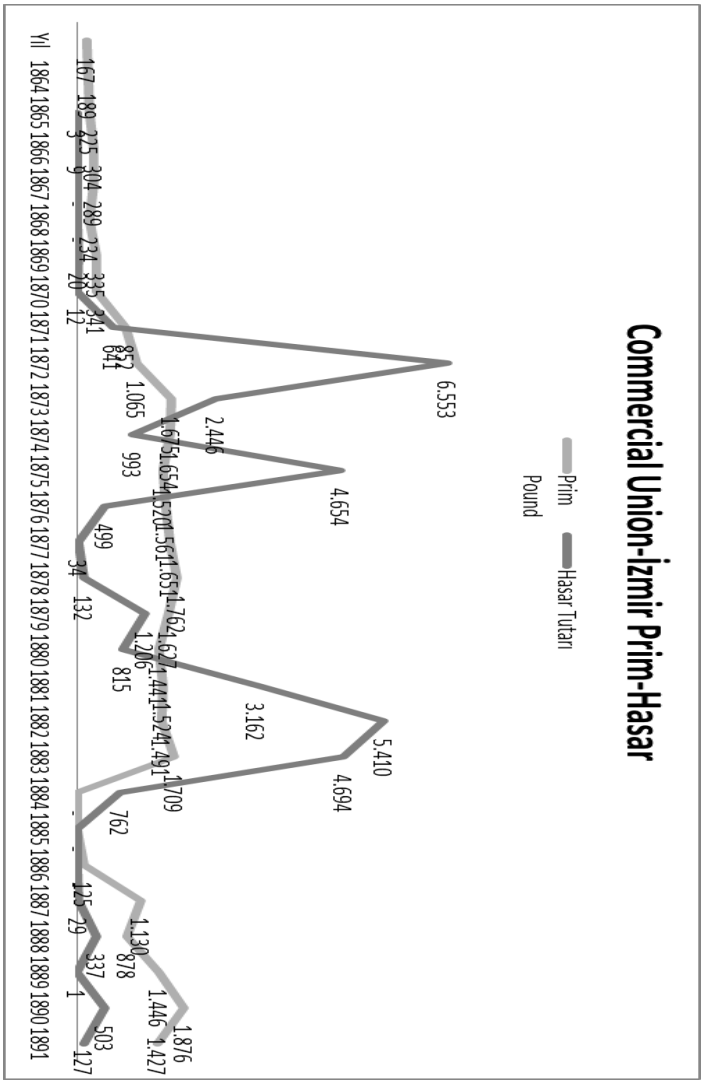
Grafik 2.1 Commercial Union İzmir Kar-Zarar



Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Smyrna-1893

Tablodan anlaşıldığı kadarıyla ağır hasarlardan sonra Commercial Union 1885 ve 1886 yıllarında İzmir'deki faaliyetlerini durdurmuş 1887'den itibaren tekrar faaliyete başlamıştır. 1887–1892 yılları arasında 3.214 pound kar elde edilmiş olmasına rağmen toplam 1864–1892 yılları arasındaki dönemde 11.577 poundluk bir zarar edilmiştir. Bu zararın en büyük nedeni prim gelir düzeyinin genel olarak aynı seviyede kalması ve ciddi bir artma söz konusu olmaması buna karşın ağır hasarların ödenmiş olmasıdır.

Grafik 2.2 Commercial Union İzmir Hasar-Prim Dengesi



Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Smyrna-1893

Yukarıdaki tablodan da açıkça görüleceği gibi prim gelir düzeyi hep aynı seviyede neredeyse düz bir çizgi şeklinde görülürken hasarlar yukarıya doğru sıçramalar şeklinde ve adeta bir şok etkisini olarak net olarak gözükmektedir.

Diğer yandan zararların bu kadar şok etkisi yaratmasının bir diğer nedeni ise reasürans konusundaki Commercial Union'un tutumudur. Elde ettiği gelirin kendisinde kalması konusundaki genel tavrı 1877 yılına kadar sürmüş, bu döneme kadar yaptığı hasar ödemelerini kendi yapısından yapmak zorunda kalmıştır. Tablodan da görüldüğü 1877–1884 yılına kadar topladığı primlerin %13'ünü reasüre ederken 1887–1892 yılları arasında bu oran %28'e çıkmıştır.

Sonuç olarak Commercial Union incelen 28 yıllık dönemde İzmir'de zarar etmiştir. Bunların nedeni olarak reasürans eksikliği, risk fiyatlamasındaki muhtemel hatalar ve tazmin edilmek zorunda kalınan büyük zararlardır.

2.6.1.2.İstanbul

Commercial Union'un İstanbul'da 1874 yılından itibaren prim geliri yazmaya başlamıştır. Commercial Union İstanbul'da İzmir'den farklı olarak daha farklı hareket etmiştir. Prim gelirlerine baktığımızda birbirini takip eden belirli düz bir trend görüyoruz bunun yanında ödenen hasar tutarları daha düşüktür. İzmir'de elde edilen sonuçlar İstanbul'da neredeyse tersine çevrilmiş ve 11.309 poundluk net bir kar edilebilmiştir.

Aşağıdaki tablo incelendiğinde 1874'ten 1892 yılına kadar olan on sekiz yıllık gelir ve giderler incelenmiştir. Tablo incelendiğinde bu yıllar arasında Commercial Union; İstanbul'da ortalama 2.000 poundluk bir prim geliri yazmış bunun karşılığında ise 1.000 poundluk ortalama hasar ödemiştir.

Commercial Union'un 18 yıl boyunca ortalama hasar prim oranı %52'de kalmıştır. Bu ortalama diğer giderler (komisyon, ofis gideri vb.) katıldığında bile net karın çıkması için yeterli bir düzeydi.

1880–1883 yılları arasında üst üste zarar edilse de bu zararlar izleyen iki yılda telafi edilecek ve tekrar kar sağlanacaktı. Toplanan primlerin ortalama olarak %3'ünün reasüre edilmesine rağmen Commercial Union doğru riske doğru fiyatı vermiş ve sonuç olarak kar etmiştir. Özellikle 1877 ve 1879 yılları dikkate

alındığında ödenen hasar neredeyse 0'dır. Bu da risk analizinin ne kadar doğru yapıldığını gösteren en çarpıcı örneklerdir.

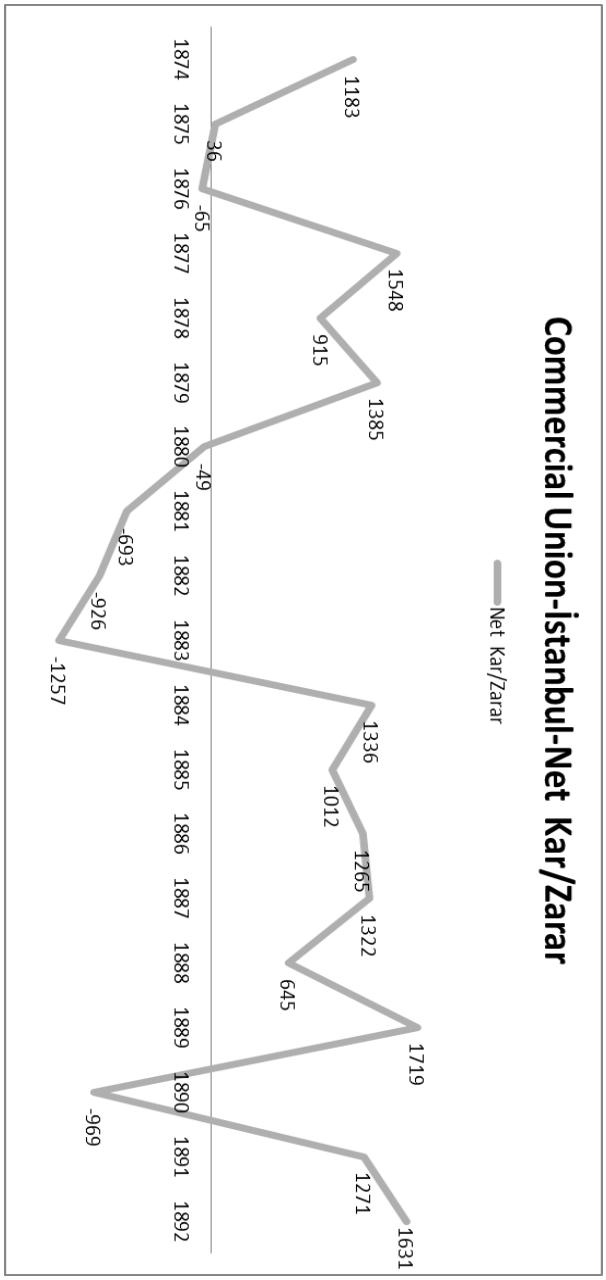
Tablo 2.5 Commercial Union İstanbul Gelir-Gider

Yıl	Prim-Pound	Reasürans	Net Prim Tutarı	Hasar Tutarı	Hasar/ Prim Oranı	Komisyonları	Giderler	**Net Kar/Zarar**	Prim/Reasürans
1874	1.378	-	1.378	195	14%	-	-	**1.183,00**	0%
1875	2.053	-	2.053	2017	98%	-	-	**36,00**	0%
1876	1.924	-	1.924	1321	69%	535	133	**- 65,00**	0%
1877	1.886	54	1.832	9	0%	192	83	**1.548,00**	3%
1878	1.687	68	1.619	433	27%	173	98	**915,00**	4%
1879	1.721	41	1.680	1	0%	181	113	**1.385,00**	2%
1880	1.700	59	1.641	1.395	85%	178	117	**- 49,00**	3%
1881	1.643	36	1.607	1.992	124%	170	138	**- 693,00**	2%
1882	1.683	59	1.624	2.265	139%	165	120	**- 926,00**	4%
1883	1.626	105	1.521	2.466	162%	152	160	**- 1.257,00**	6%
1884	1.945	49	1.896	215	11%	204	141	**1.336,00**	3%
1885	2.051	44	2.007	628	31%	218	149	**1.012,00**	2%
1886	2.112	72	2.040	392	19%	221	162	**1.265,00**	3%
1887	2.298	107	2.191	468	21%	280	121	**1.322,00**	5%
1888	2.376	96	2.280	1.223	54%	288	124	**645,00**	4%
1889	2.327	98	2.229	107	5%	281	122	**1.719,00**	4%
1890	2.717	101	2.616	3.020	115%	435	130	**- 969,00**	4%
1891	2.528	88	2.440	706	29%	346	117	**1.271,00**	3%
1892	2.425	74	2.351	264	11%	334	122	**1.631,00**	3%
Toplam	**38.080**	**1.151**	**36.929**	**19.117**	52%	**4.353**	**2.150**	**11.309,00**	3%
Ortalama	**2.004**	**72**	**1.944**	**1.006**		**256**	**126**	**595**	**3%**
Eğilim	**1.539**	**48**	**1.522**	**996**	**62%**	**207**	**118**	**333**	**3%**
Eğilim/Ortalama	**77%**	**67%**	**78%**	**99%**		**81%**	**93%**	**56%**	

Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Constantinople-1893

Yukarıdaki tablo grafik olarak incelendiğinde edilen karın nasıl yapıldığı çok daha net görünmektedir.

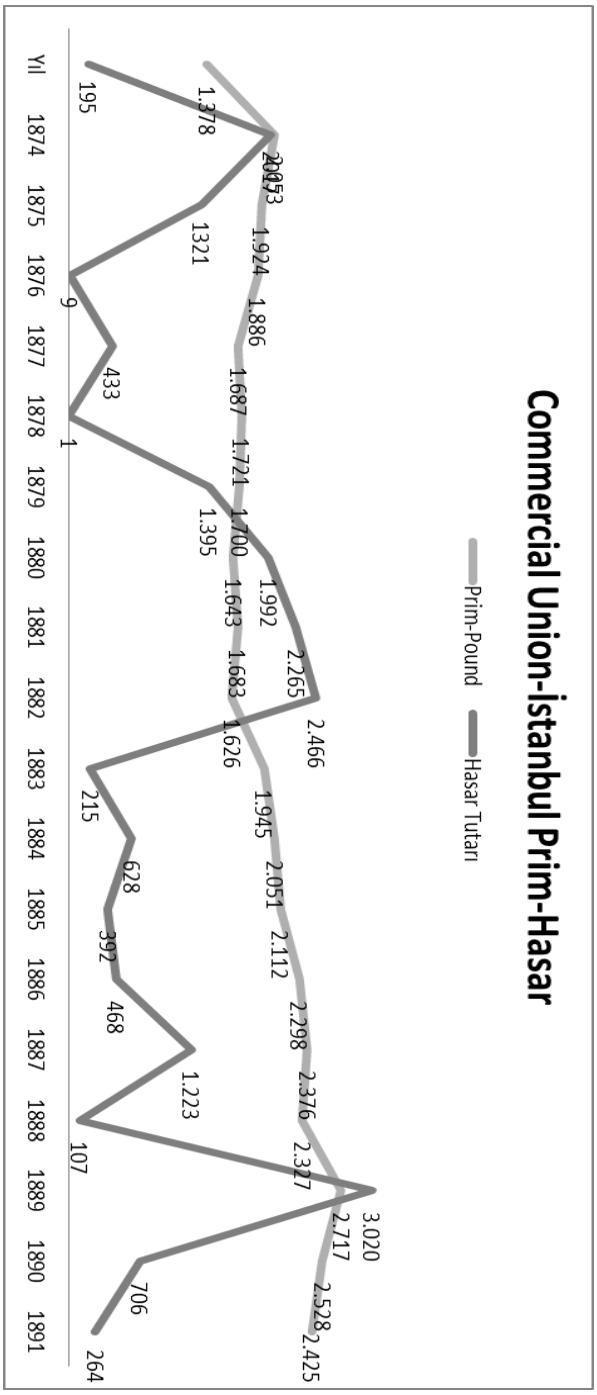
Grafik 2.3 Commercial Union İstanbul Kar-Zarar



Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Constantinople-1893

Kar Zarar çizgisi incelendiğinde genel olarak üstte olduğu ve çok az aşağıya kaydığı görülecektir.

Grafik 2.4 Commercial Union İstanbul Hasar-Prim Dengesi



Kaynak: Aviva Archive, Commercial Union Foreign Agents Results-Constantinople-1893

Yukarıdaki grafik incelendiğinde gelirin dönem içinde ciddi bir sıçrama yapmasa da aynı düzeyde kaldığını buna karşın hasarın ise sadece iki ciddi sıçrama yaptığını onun dışında primin hayli altında olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak Commercial Union'ın İstanbul ve İzmir performanslarına toplu olarak bakıldığında İzmir'deki zararın İstanbul'da karşılandığı sonucuna ulaşılabilir.

2.6.2 Sun

Sun Sigorta Şirketi Osmanlı İmparatorluğu'nda en erken Yangın Sigorta Şirketleri'nden biridir. Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasına ve hatta Cumhuriyet döneminin belirli bir zaman dilimine kadar faaliyet göstermiştir Sun'ı önemli kılan unsurlardan bir tanesi de yazdığı prim geliri ve ödediği hasar bakımından büyük boyutlarda olmasıydı. Sun sadece evler için yangın sigortası yapmamıştır hem ticari kuruluşların yapılarını hem de tren vb. projelerinin yangın sigortacısı olarak hep Sun'ı görmekteyiz. Sun,belirli bir primin üzerindeki sigorta taleplerini çoğu kez koasürans ile aşmakta ve mutlaka bu yapıda bulunmaktadır.

Diğer yandan Sun Osmanlı Sigortacılık Piyasasının büyük bir oyuncusu olarak bir çok yenilikte öncülük de etmiştir.

2.6.2.1 İzmir

Sun'ın İzmir'de gösterdiği performans dikkat çekicidir. Rose'un dikkatli risk seçimi aynı zamanda kara odaklı yaklaşımı İzmir acenteliğini kar odağı haline getirmiştir.

Tablo 2.6 Sun İzmir Gelir Gider

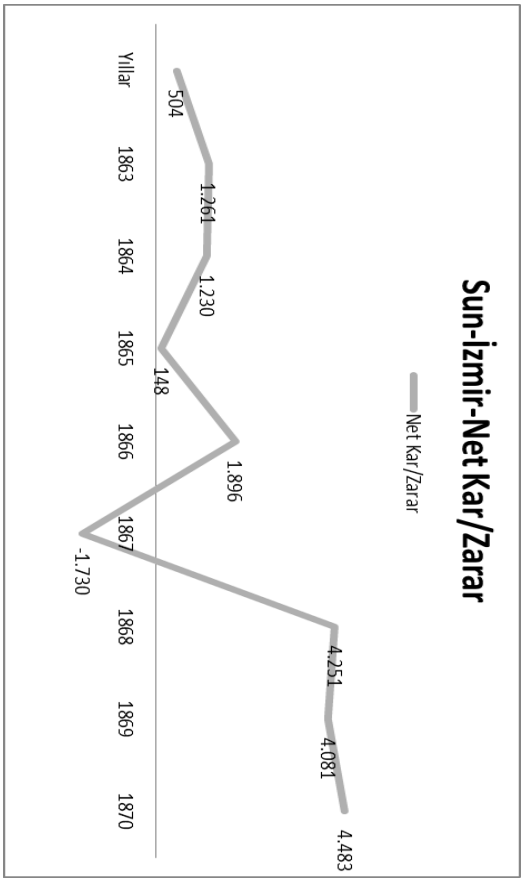
Yıllar	Prim	Hasar	Hasar/Prim	Giderler	Net Kar/Zarar
1863	697	-	0%	193	504
1864	1.874	12	1%	601	1.261
1865	1.813	192	11%	391	1.230
1866	2.585	2.010	78%	427	148
1867	3.030	620	20%	514	1.896
1868	3.896	4.958	127%	668	- 1.730
1869	5.166	31	1%	884	4.251
1870	5.441	500	9%	860	4.081
1871	6.364	875	14%	1.006	4.483
Toplam	**30.866**	**9.198**	30%	**5.544**	**16.124**
Ortalama	**3.430**	**1.022**	**29%**	**616**	**1.792**

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.33

İncelenen 8 yıl boyunca Sun İzmir de ortalama 3.430 poundluk bir prim yazmış bunun karşılığında ise ortalama 1.022 poundluk bir hasar tazmin etmiş ve diğer giderler düşüldüğünde ise ortalama 1.792'lik bir kar elde edilmiştir. Sun,

İzmir'de faaliyete başladığı 1863 yılında 697 poundluk prim gelirini 1871 yılında 6.364 pounda çıkararak 8 yılda neredeyse 10 kat büyümüştür. Diğer yandan Commercial Union'un İzmir acentesinin faaliyete başladığı 1864'ten 1871 dâhil ortalama prim geliri yıllık 261 pound iken Sun'ın 3.771 pound olup Commercial Union'dan 14 kat daha fazla bir prim geliri vardır. Diğer yandan Phoenix'in 1863–1871 yılları arasındaki prim geliri yıllık ortalama 357 pounddur. Sun, Phoenix'in yaklaşık 10 katı daha fazla prim yazmıştır.

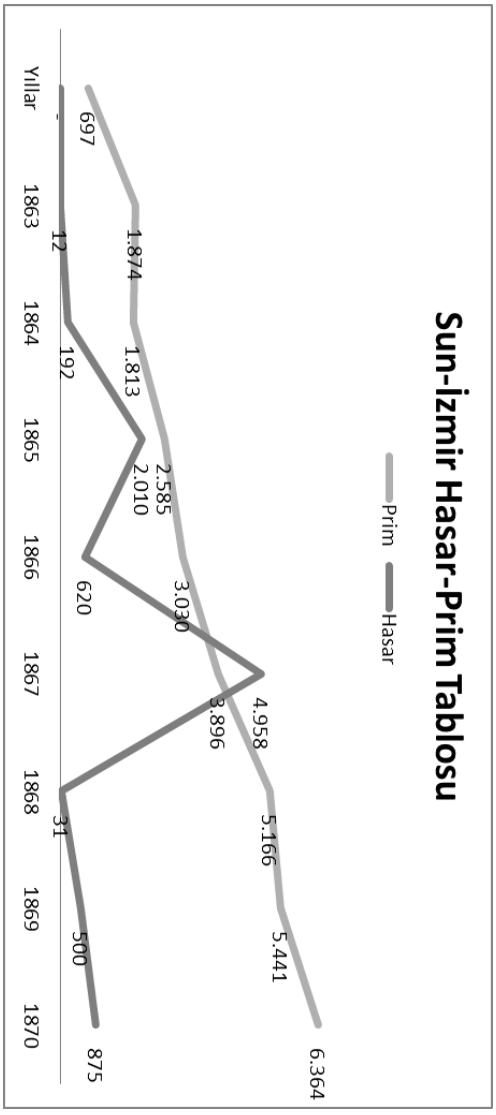
Grafik 2.5 Sun İzmir Kar-Zarar



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.33

Yukarıdaki tablo dikkate alındığında Sun'ın İzmir'de sadece 1867 yılında bir zarar yazdığını bunun dışındaki yıllarda sürekli kar yazdığını açık bir şekilde göstermektedir. Öte yandan prim ve hasar eğrilerine bakıldığında ise şu grafik karşımız çıkmaktadır.;

Grafik 2.6 Sun İzmir Hasar Prim Dengesi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.33

Prim gelirlerinin sürekli artan bir trendde olması hasarın ise bu trendin altında olması Sun'a doğal olarak kar sonucunu doğurmaktaydı. Hasar yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi sadece bir kere primin üzerine çıkmıştır.

Sonuç olarak Sun diğer sigorta şirketlerine göre bu dönemde hem prim geliri hem de karlılık açısından fark atmayı başarmıştır.

2.6.2.2 İstanbul

Sun, İzmir'de olduğu gibi İstanbul2da da en erken acente açan sigorta şirketlerinden biridir. İzmir'den farklı olarak hem şehrin çok büyük olması hem de acente seçimi ve seçildikten sonra ilk yıllardaki acente değişimlerin yaşanması Sun'ı olumsuz etkilemiştir. İzmir'deki dikkatli iş yazılma politikasının burada da sürdürüldüğünü fakat 1870 Büyük Pera Yangının muazzam boyuttaki olumsuz etkisi Sun'ıda derinden etkilemiştir. 1870'i göz ardı ettiğimizde İstanbul'daki performansın da İzmir kadar olmasa da başarılı sayılabilir.

Tablo 2.7 Sun İstanbul Gelir-Gider [191]

Yıllar	Prim	Hasar	Hasar/Prim	Toplam Sigorta Bedeli
1865	480	33	7%	18.900
1866	784	4.144	529%	
1867	838	17	2%	
1868	744	75	10%	
1869	905	34	4%	25.668
1870	4.296	19.659	458%	46.813
1871	6.017	4.177	69%	57.371
1872	8.646	2.291	26%	144.877
1873	12.459	8.135	65%	267.558
1874	9.056	17.923	198%	
1875-1877	20.442	9.652	47%	
1878-1879	12.084	6.769	56%	
1880	6.600	3.622	55%	
Toplam	**83.351**	**76.531**	92%	
Ortalama	**5.557**	**5.102**	**117,40%**	

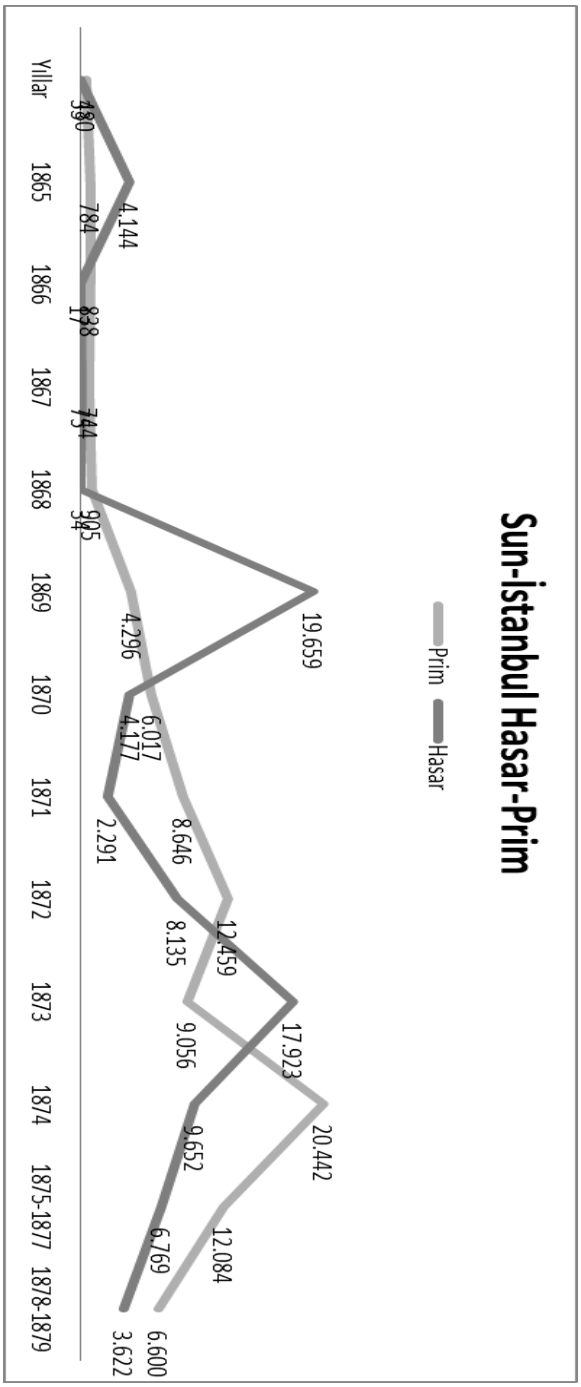
Balans	6.820
Diğer Giderler	10.234
Kar Zarar	- 3.414

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.1-3

Ortalama olarak yılda yazılan 5.557 poundluk bir prim düzeyi hem Commercial Union hem de Phoenix ile karşılaştırıldığında önemli bir düzeydir. Rakiplerine göre 5 kattan fazla bir gelir düzeyidir. Diğer yandan tablodan da çok net görüldüğü gibi 1870 Büyük Pera Yangının maliyeti 15 yıllık süreç boyunca en yüksek düzey olan 19.659 pounddur.

[191] LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.1-3

Grafik 2.7 Sun İstanbul Hasar Prim Dengesi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.1-3

Sun, İstanbul'da incelenen 15 yıl içerisinde 3.414 poundluk bir zarar etmiş görünse bile umut vaad etmektedir. Zira hem yazılan primin artış trendinde olması hem de şehrin daha iyi analiz edilmesi Sun için önemli fırsatlar sunacaktır.

2.6.2.3. İzmir Alt Acenteleri

Yukarıdaki bölümlerde de açıklanmaya çalışıldığı gibi İstanbul ve İzmir acentelerine bağlı olarak bu bölgelere yakın merkezlerde de alt acenteler açılmıştır. İzmir Acentesi olan Rose'un yoğun çabası sonucunda hem sigorta penetrasyonun artması hem de fırsatları değerlendirmek için Ege Adaları'nda ve İzmir'e yakın şehirlerde alt acentelikleri açıldı. Bu alt acentelerinin performansı da acentelerin yan unsuru olarak Sun merkezinde değerlendirildi.

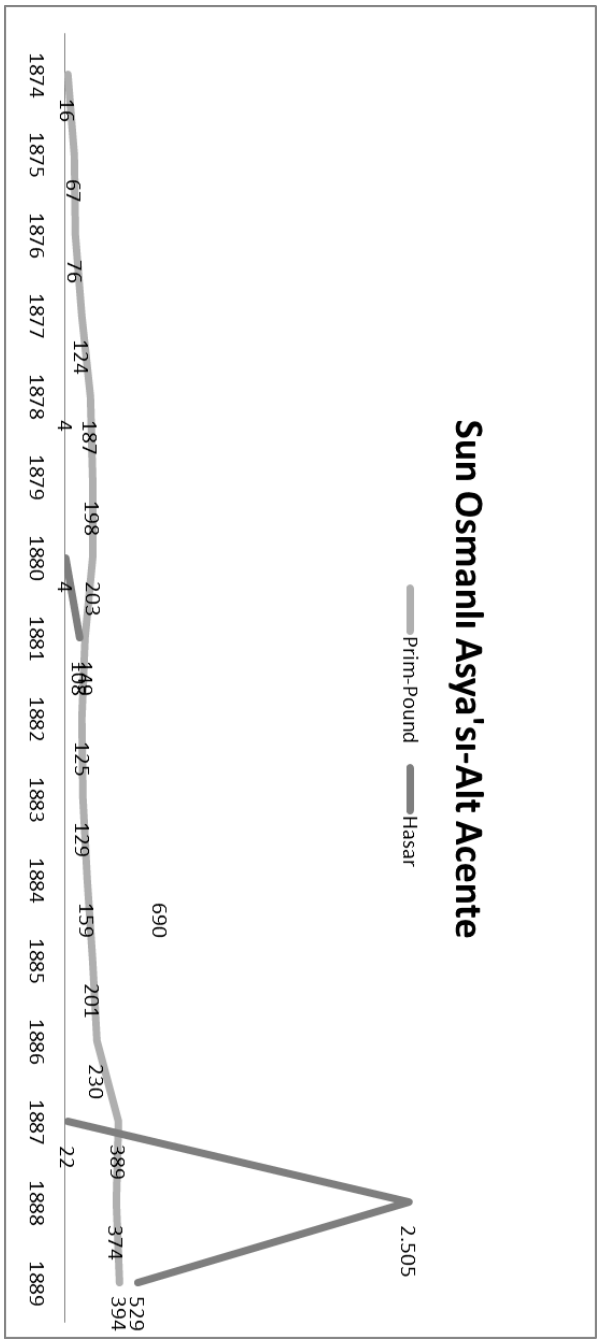
Tablo 2.8 Sun İzmir Alt Acente Gelir-Gider

Yıl	Prim-Pound	Hasar
1874	16	
1875	67	
1876	76	
1877	124	
1878	187	4
1879	198	
1880	203	4
1881	149	108
1882	125	
1883	129	
1884	159	690
1885	201	
1886	230	
1887	389	22
1888	374	2.505
1889	394	529
Toplam	**3.021**	**3.862**
Balans	**- 841**	

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/283, s.117

Tablo incelendiğinde 1888 yılında ciddi bir hasarın ödendiği onun dışında kalan yıllarda ise prim düzeyinin artış gösteren bir trendde devam ettiği görülür. 15 yıllık bir zaman dilimini içeren bu tabloda kar zarar hesabı yapıldığında komisyonlar ve diğer giderler dışarı tutulduğunda 841 poundluk bir zararın olduğu görülür.

Grafik 2.8 Sun Osmanlı Asya'sı-Alt Acente Sonuçları



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/283, s.117

Grafikte de net olarak görülmektedir ki 1888 yılındaki hasar düzeyi normal seyrinde giden hasar prim dengesini hasar lehine bozmuştur. Fakat Sun; özellikle rekabet için bu alt acenteliklerden vazgeçmemiş aksine daha da yaygınlaştırmıştır.

2.6.3 Phoenix

Phoenix sigorta şirketi İngiliz Sigortacılığının 19. Yüzyıl boyunca göz akı konumundaki temsilcilerinden en önde gelenidir. Phoenix, İngiliz Ticaret ve vatandaşlarının yaşadığı neredeyse her yerde faaliyet göstermiştir. Phoenix; acenteler bölümünde de anlatmaya çalıştığımız gibi Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetleri öncelikle Reasürans şeklinde başlamış ve piyasayı tanımaya çalışmıştır. Kısa bir süre sonra Sun'ı takip ederek ve hatta İzmir'de onun acentesini kendi acentesi yaparak piyasaya girmiştir. Uzun bir süre düşük prim geliri yazmayı tercih etmiş 1886'dan sonra market penetrasyonunu ve dolaysıyla prim gelirlerini de arttırmıştır.

Tablo 2.9 Phoenix Prim Üretimi

	Prim-Pound			
Yıllar	**İzmir**	**İstanbul**	**Selnaik**	**İskenderiye**
1863	27			
1864	64			
1865	82			
1866	219			
1867	474			
1868	365			
1869	628			
1870	608			
1871	744			
1871-1875	891	747	56	
1876-1880	754	1279	11	1458
1881-1885	640	1000	-	1729
1886-1890	1.225	2755	877	1525
1891-1895	1.832	5249	-	1653
1896-1900	2.448	4864	-	1693
1901-1905	1.660	4965	-	2002
1906-1910	1.635	6071	571	2971
1911-1915	398	10614	-	2977
Toplam	**14.694**	**37.544**	**1.515**	**16.008**
Ortalama	**283**	**853**	**34**	**364**

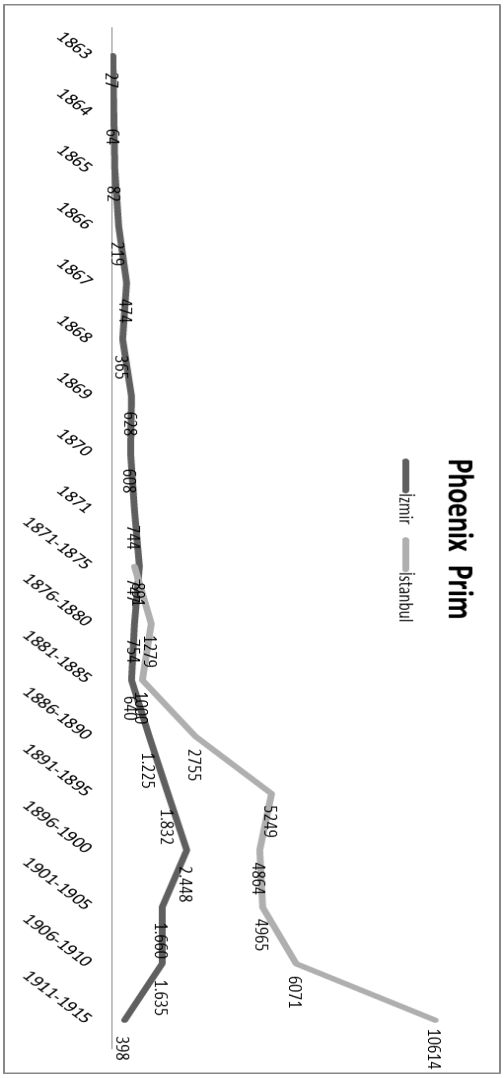
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.35-36 ve Clive Trebilcock, **Phoenix Assurance and the Development of British Insurance- Volum II-The Era of The Insurance Giants, 1870-1984**, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, s. 167

Phoenix'in Osmanlı İmparatorluğu içindeki faaliyetlerini gösteren yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi en yoğun faaliyetleri İzmir, İstanbul ve İskenderiye'dedir. İskenderiye fiili olarak Osmanlı İmparatorluğu etki alanından uzak olduğu için onu göz ardı ediyoruz. Diğer şehirler incelendiğinde Selanik'te istikrarlı olmayan bir

faaliyet yürütüldüğünü görüyoruz. Selanik'te edinilen prim geliri çok düşük seviyelerde kalmıştır.

Öte yandan İstanbul'a bakıldığında bilinçli bir politika izlendiği görülmektedir. Phoenix'in riskleri teminat altına alırken gayet seçici davrandığı ve kontrollü bir büyüme izlediği görülür. İzmir'de 1911'e kadar artan bir tren olduğunu söyleyebiliriz.

Grafik 2.9 Phoenix Prim-İstanbul, İzmir



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/270, s.35-36 ve Clive Trebilcock, **Phoenix Assurance and the Development of British Insurance- Volum II-The Era of The Insurance Giants, 1870-1984**, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, s. 167

Phoenix düzenli olarak özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun tümü ve özellikle İstanbul'da prim gelirlerini arttırsa da dünya çapındaki prim gelirindeki payı %1 bile değildir.[192]

2.6.4 Hasarların Seyri

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin hasar tutarları konusundaki bilgiler gelirlere göre daha kolay ulaşılabilir durumundadır. Yıllarca hükümete karşı ödenen hasarların büyüklüğü konusunda bilgi veren sigorta şirketleri böylece hem sigortanın faydalı bir işlem olduğunu hem de faaliyetlerinin engellenmemesi veya kısıtlanmaması için bu bilgileri kullandılar.

Tablo 2.10 Hasarların Seyri

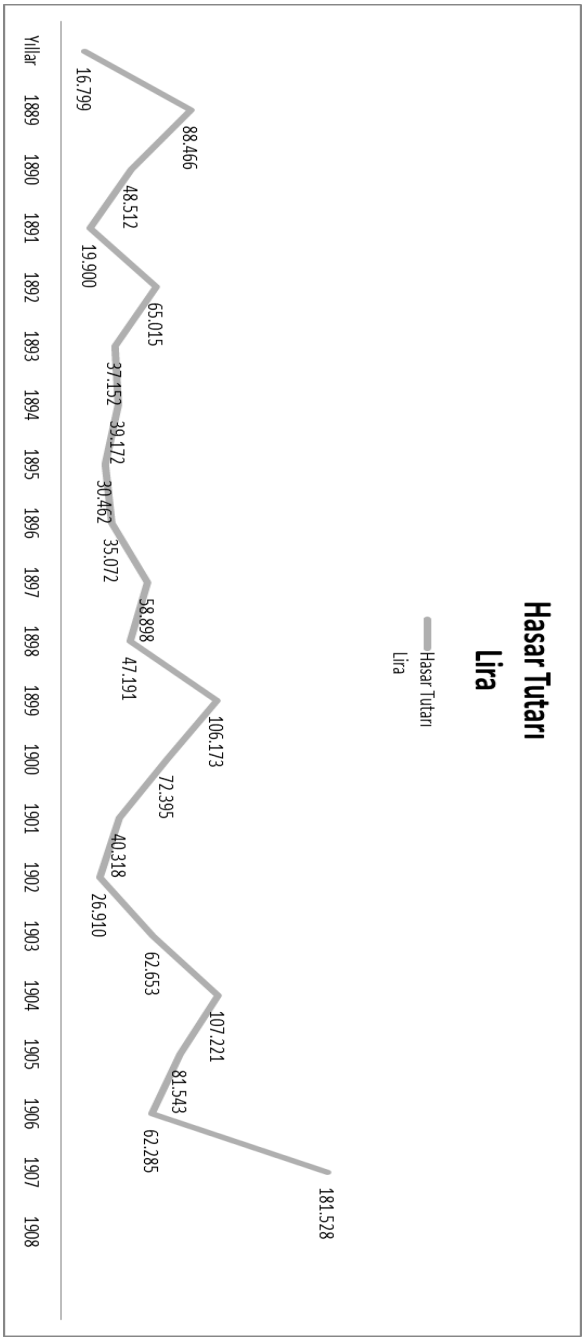
	Hasar Tutarı
Yıllar	Lira
1889	16.799
1890	88.466
1891	48.512
1892	19.900
1893	65.015
1894	37.152
1895	39.172
1896	30.462
1897	35.072
1898	58.898
1899	47.191
1900	106.173
1901	72.395
1902	40.318
1903	26.910
1904	62.653
1905	107.221
1906	81.543
1907	62.285
1908	181.528
Toplam	**1.227.665**
Ortalama	**61.383**

Kaynak: BOA DH.MKT 2726/83

[192] Clive Trebilcock, **Phoenix Assurance and the Development of British Insurance- Volum II- The Era of The Insurance Giants, 1870-1984**, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, s. 166-169

Yabancı sigorta şirketleri Osmanlı Hükümeti'ne sunduğu raporda ödedikleri hasar miktarlarını belirtmişlerdir. Bu rapora göre sigorta şirketleri 1889–1908 dönemin kapsayan 19 yılda toplam 1.227.665 Lira hasar ödemiş olup yıllık ortalama 61.383 Lira hasar ödemişlerdir.

Grafik 2.10 Hasarların Seyri



Kaynak: BOA DH.MKT 2726/83

1889'dan 1899'a kadar geçen sürede ortalama hasar tutarı yıllık 44.240 Lirayken 1900–1908 döneminde ise bu rakam 82.336 Lira olarak %100'e yakın bir artış olmuştur.

19.yüzyılın Fransa'daki en popüler ve teknik sigortacılık dergisi olan L'Argus adlı dergide de Osmanlı'da faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin hasarları hakkında çeşitli bilgiler vermiştir. Buna göre 1911'de sigorta şirketlerinin ödediği toplam hasar 632.503 Lira [193]ve 1913'te ise 139.630 Lira[194] olarak gerçekleşmiştir.

[193] L'Argus, No:1664, 1912, s.27
[194] L'Argus, No:1768, 1914, s.25

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.OSMANLI SİGORTA PİYASASININ TEMEL DİNAMİKLERİ VE YANGIN SİGORTACILIĞI

3.1. Acente Öncesi Dönemde Yangınlar

Sigorta şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu'nda acente açmadan önce yangınlar sadece yıkıcılığı yönüyle kayıt altına alınıyordu. Yangın olayı şehirlerin ahşap ev yapısı nedeniyle korkunç boyutlara ulaşırken hem yangın söndürme tekniklerindeki yetersizlikler hem de yangına karşı net bir politikanın olmayışı nedeniyle felaketin boyutları düşmüyordu.

Sigorta şirketleri Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete başladıktan hemen sonra ilk yaptığı değerlendirmelerden bir tanesi de o şehirdeki yangınların sıklığı, boyutları ve lokasyonu ile ilgili detaylardı.

3.1.1 İzmir

Sun'ın İzmir acenteliğini yapan Rose; Sun' a önemli katkılar yapmıştır. Bu katkılarını yaparken uyguladığı sıkı prim politikası ve ayrıntılı risk analiz raporları önemli etkinlikleri vardır. Rose İzmir'de faaliyete geçtikten sonra İzmir'in etnik ve dini kimliklere göre bölünmüş yapısını yangınların istatistiklerine de yerleştirmeyi başarmıştır. Böylece hangi bölgede yıllar içinde ne kadar yangın çıktığını belirleme olanağı bulmuştur. Bu olanak kendisine prim düzeylerinin ne olması gerektiği ve toplam sigorta bedellerinin ne olması gerektiği konusunda yol göstermiştir. Bu parametrelere göre hareket eden Rose'un hasar prim oranının düşük çıkmasına aynı zamanda da önemli karlar yapmasına olanak sağlamıştır.

Rose'un aşağıda hazırladığı tablo İzmir'de çıkan yangınların bölgesel olarak farklılıklar taşıdığını düşünmesinin bir sonucu olarak düşündüğünü göstermektedir.

Tablo 3.1. İzmir'de Çıkan Yangınların Dağılımı

	Yangın Çıkan Bölgeler						
Yıl	**Frenk**	**Türk**	**Yahudi**	**Ermeni**	**Rum**	**Diğer**	**Toplam**
1846	2	1					**3**
1847	3				2		**5**
1848		1			1	1	**3**
1849							**0**
1850		2					**2**
1851		1		1			**2**
1852	1	1	1		2		**5**
1853	1						**1**
1854	2	3			1		**6**
1855		1	1				**2**
1856	1	1			1		**3**
1857		1					**1**
1858		2			1	3	**6**
1859		2				1	**3**
1860	1	1			1		**3**
1861	1	2		1	1	1	**6**
1862		1			1		**2**
1863	1	2			1	3	**7**
1864	11	3		1			**15**
Toplam	**24**	**25**	**2**	**3**	**12**	**9**	**75**

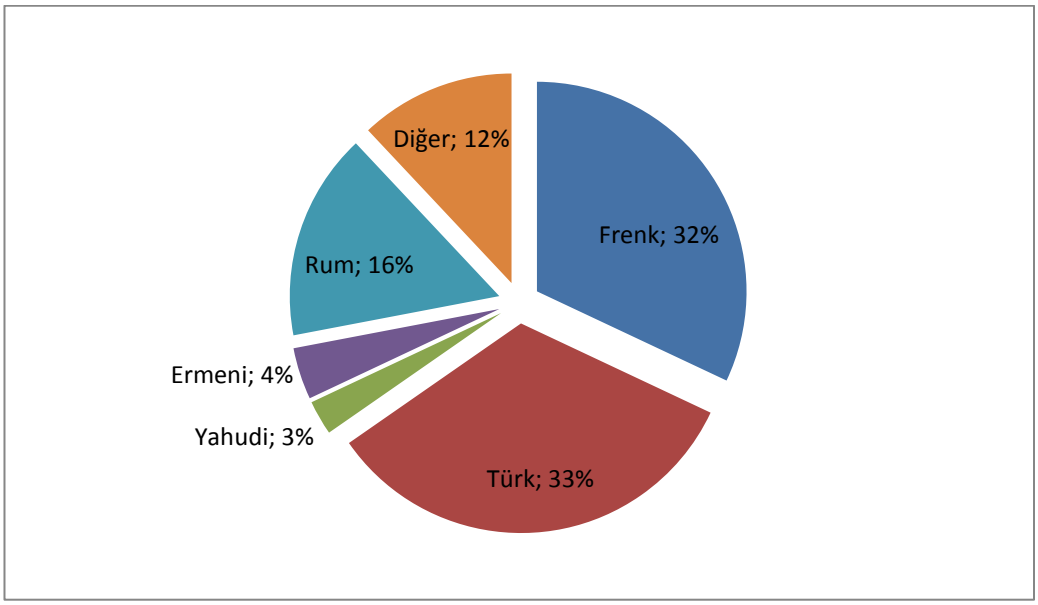
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.87-88

Tablo incelendiğinde 1846 ile 1864 yıllarının dikkate alındığı görülür. Diğer yandan ise İzmir'de bulunan Frenk, Türk, Ermeni, Yahudi, Rum ve ortak bölgeler olarak da diğer şeklinde bir kategorileştirmenin yapıldığı görülmektedir. Tabloya göre 18 yılda toplam 75 yangın çıkmıştır. Ortalama olarak yılda 4 yangın çıkmış olup bunların en fazla yaşandığı yerler olarak Türk ve Frenkelrin yaşadığı bölgeler olduğu görülür.

Esasen 1864 yılında Frenk bölgesinde yaşanan 11 adetlik yangın eğilimi saptırmaktadır. Zira son yıl dışarda bırakıldığında Frenk bölgesindeki ortalama yangın adedi 1,4'tür. Yangın çıkma düzenliliği bakımından Türk ve Rum bölgesi önde gelirken yangın sıklığı açısından Frenk bölgesi öne çıkmaktadır.

Yine tablo incelendiğinde en az yangın çıkan yerlerin açık ara bir şekilde Ermeni ve Yahudi bölgeleri olduğu açıkça görülür.

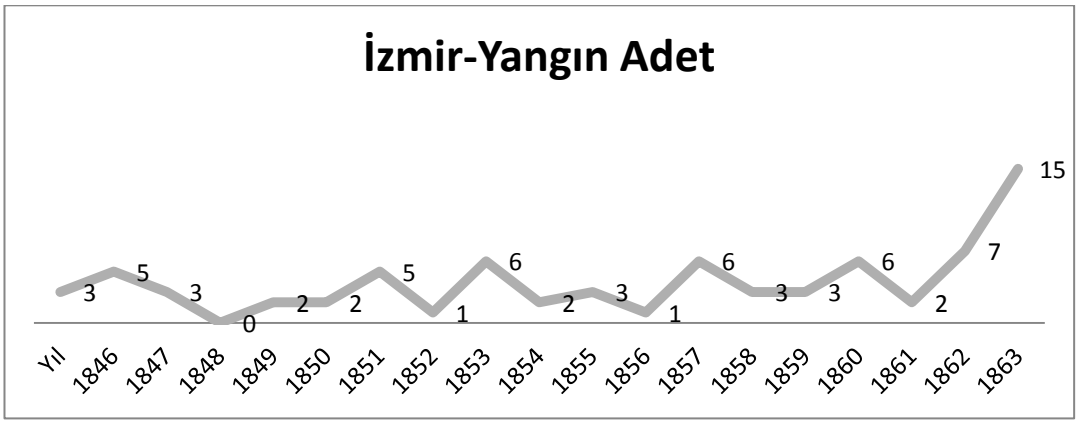
Grafik 3.1. İzmir'de Çıkan Yangınların Dağılımı-Yüzdelik



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.87-88

Yukarıdaki tablodan da net olarak görüleceği üzere Türk ve Frenk bölgelerinde 18 yıl toplamında çıkan yangın adetlerinin %33 ve %32 olmak üzere toplamda %65'i yaşanmıştır. Bu bölgeleri %16 ile Rum ve %12 ile diğer bölgeler takip etmektedir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi Ermeni ve Yahudi bölgeleri ise en az yangın çıkan bölgelerdir.

Grafik 3.2. İzmir'de Çıkan Yangınların Dağılımı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.87-88

Yukarıdaki grafik incelendiğinde de yangın adetlerinin eğilimi açık bir şekilde görülmektedir. Buna göre 1864 yılı yangın adetleri anlamındaki en üst noktayı temsil etmekte olup eğilimin artacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

3.1.1.1.Yangına Karşı Durum

Şehirdeki durum incelendiğinde karşımıza parçalı bir yangın söndürme organizasyonları çıkmaktadır. Bu yapılar yangını söndürmek değil de kendilerini korumak biçiminde bir politika uygulamaktadırlar.

Şehirde belediye hizmetlerinin profesyonel olarak itfaiyenin olmaması yangının bir kaos ve hayatta kalma mücadelesi alarak her kesimin sadece kendisini koruma çabasını görmekteyiz. Bu durum doğal olarak ciddi kayıplara yol açmaktadır.

Sigorta şirketlerinin bir alanı sigorta yaparken o alanda yangın çıkması halinde söndürme olanaklarına da dikkat etmektedir. Bu anlamda sigorta şirketleri zaman içinde yerel otoriteye baskı uygulayarak modern bir itfaiye teşkilatı kurulması bunun olmadığı durumda ise yangın söndürme aracı alarak yerel otoriteye hibe etme şeklinde olumlu katkıları mevcuttur.

İzmir'deki tüm toplulukların yangın söndürme araçları vardır. Bu araçların bazıları şehri yöneten Türk otoritelerinde diğerleri ise özel kişilerdedir. Fakat genel olarak bakıldığında ilk göze çarpan durum; bu araçların yetersiz oluşlarıdır.

İtfaiye teşkilatında genel olarak Alman ve Prusyalı yangın söndürme araçları vardır ve itfaiyecilik gönüllü bir iştir. Bunun dışında konsolosluklarında kendilerine ait özel yangın söndürme araçları vardır.[1]

Bunların dışında demiryolu şirketinin geniş ve önemli bir yangın söndürme aracı vardır ayrıca Rum toplumunun kilisesi olan St. Photoni Kilisesi'nin de bir yangın söndürme aracı vardır.

Bir yangın durumunda şehrin Türk yöneticileri hemen asker göndererek yangının söndürülmesi için çaba harcıyorlardır. Yerel otoriteler yangına karşı organize bir mücadele için en istekli kesimi oluşturmaktadır. [2]

[1] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.88
[2] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.91

Şehirde yangın söndürmek için su denizden temin edilebiliyor. Ayrıca temiz su şehre kemerlerden aynı zamanda da su boruları yoluyla evlerin içine kadar sağlanabiliyor.

Rose yangın söndürme amaçlı olarak şehrin muhtelif noktalarına yangın muslukları konulmasını önermiş hatta bunun maliyetine de Sun'ın katlanması için Londra merkezine bir talepte bulunmuş fakat kabul edilmemiştir. Ayrıca şehrin gece ışıklandırması Osmanlı Gaz şirketi tarafından yapılmaktadır.[3]

3.1.2 İstanbul

İstanbul, yangın sigorta şirketleri açısından önemli riskler barındırmaktaydı. En başta kentin üzerine yerleştiği alan İzmir'e kıyasla çok daha büyüktür.

Diğer yandan İstanbul'da çıkan yangınlar şehrin ahşap yapısı nedeniyle kolaylıkla felaket olabilmektedir.

Sun sigorta şirketi de İstanbul'da 1864 yılında acenteliğini açtıktan sonra şehirdeki yangınların geçmişini incelemeye başlamıştır.

Sun, yangınların sıklığını, etkileme alanını ve niceliğini anlamaya çalışarak bu veriler ışığında politika üretmeye çalışmıştır.

İstanbul'da sigorta acentesi açılmadan önce yangınlarla ilgili şu bilgiler bulunmuştur

[3] LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.93

Tablo 3.2. İstanbul'da Çıkan Yangınların Dağılımı

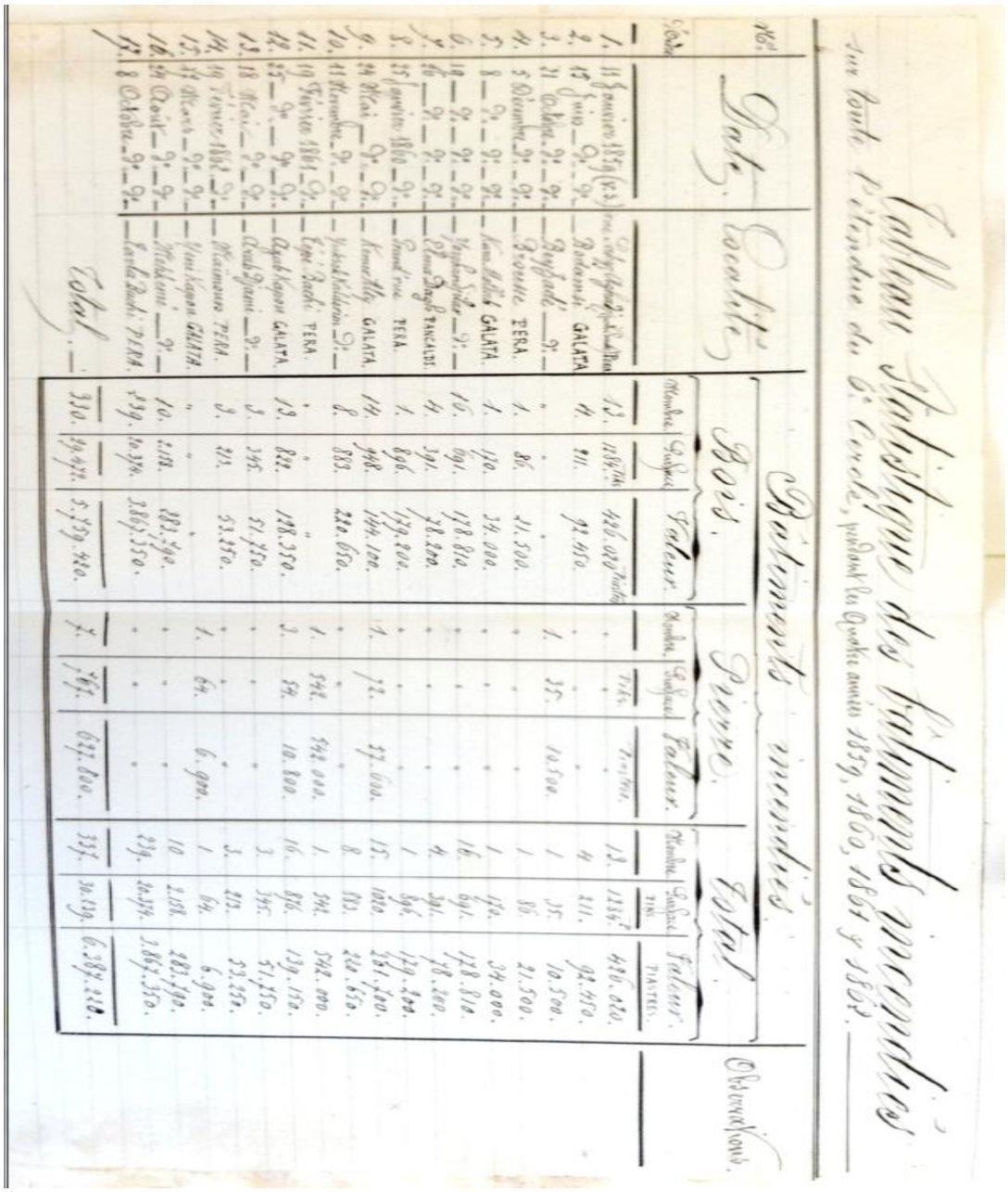
Yıl	Yangın Sonucu
1729	12.000 ev
1745	5 gün yangın
1749	12.000 ev
1750	10.000 ev
1751	4.000 ev
1756	500 ev
1757-1760	15.000 ev
1761	geniş yangın
1765	geniş yangın
1767	geniş yangın
1769	geniş yangın
1778	2.000 ev
1782	23.000 ev +50 cami
1784	10.000 ev
1791	32.000 ev
1792	7.000 ev
1795	7.000 ev
1797	3.000 ev
1799	1.300 ev
1826	6.000 ev
1864	405 ev

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267,s.87-89

Tablodaki verilerin hangi kaynaktan edinildiği ile bilgi mevcut değildir. Muhtemelen veriler genel olarak durumu anlattığı için Sun merkezine gönderilmiştir. Tabloda dikkat edilirse İstanbul için yangının tam bir felaket olduğu ortadadır. Neredeyse her 2 yılda bir büyük bir yangın çıkmakta sadece yapıları değil önemli miktarda can kaybı da yaşatmaktadır.

Sun ve diğer sigorta şirketleri açısından Pera-Galata bölgesi hem Frenk yaşam alanı olması hem de taş yapıların bulunması bakımından İstanbul'da sigortaya en uygun alan gibi gözüküyordu. Bölge ile ilgili istatistiki bilgiler neredeyse yok gibiydi fakat daha sonra 6. Daire yani Belediye'nin bu bölge ile ilgili olarak yaptırdığı çalışmaya ulaşılır.

Resim 3.1 İstanbul Belediyesi İstatistiği–1869–72



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257,s.91

Resim3.2 İstanbul Belediyesi İstatistiği-Soru Formu



LMA CLC/B/192/019/31522/257,s.91

Tablo 1859–1860-1861-1862 yıllarında Pera ve Galata bölgesindeki alanlardaki yangınları tarih detaylarına göre vermektedir. Tabloda ahşap ve taş yapılar birbirinden ayrı olarak yer almaktadır. Buna göre 1859–1862 dönemleri arasında Pera-Galata bölgesinde toplam 337 adet yangın gerçekleşmiştir. Bu 337 adet yangının 330'u ahşap olan evlerde 7 tanesi de taş evlerde gerçekleşmiştir. Yangının etkilediği alan toplam 30.239 pikstir ki bu da ortalama 20.260 metredir. Ahşap evlerde yangının başlayıp ulaştığı uzaklık olarak ahşap evlerin olduğu yerlerde 29.472 piks, taş evlerde ise 767 pik olarak gerçekleşmiştir.

Yangınların şehre maliyeti ise şu şekildedir; 1859–1862 dönemleri arasında Pera -Galata bölgesinde meydana gelen 17 yangında toplam 6.3887.220 kuruş hasar meydana gelmiştir. Bu hasarın 5.759.420 kuruşu ahşap evlerin, 627.800 kuruşta taş evlerin hasar görmesi ile oluşmuştur.

Yani yangınların neden olduğu hasarların %90'ı ahşap %10'u ise taş evlerden kaynaklanmaktadır. Bu istatistik sigorta şirketleri açısından izlenmesi gereken

politikaları net olarak ortaya koymaktaydı. Zira ahşap evlerde hem çok yangın çıkma sıklığı hem de yangının yarattığı hasar taş evlerle karşılaştırılamayacak kadar büyüktür. Buna karşın taş evlerde hem çok az yangın çıkmakta hem de çıkan yangınların yarattığı hasar düşüktür. Bu nedenle sigorta şirketleri açık bir şekilde taş evleri sigortalamaları gerekmekte olup ahşap evlerden uzak durmaları gerekmektedir. Zira uygulanacak olan prim düzeyleri eğer ahşap evleri içeriyorsa bile bu düzeylerin çok yüksek olması gerektiği bu tablodan net olarak anlaşılmaktadır.

Resim 3.3 İstanbul'daki Yapılan Yapılar–1859-62 [4]

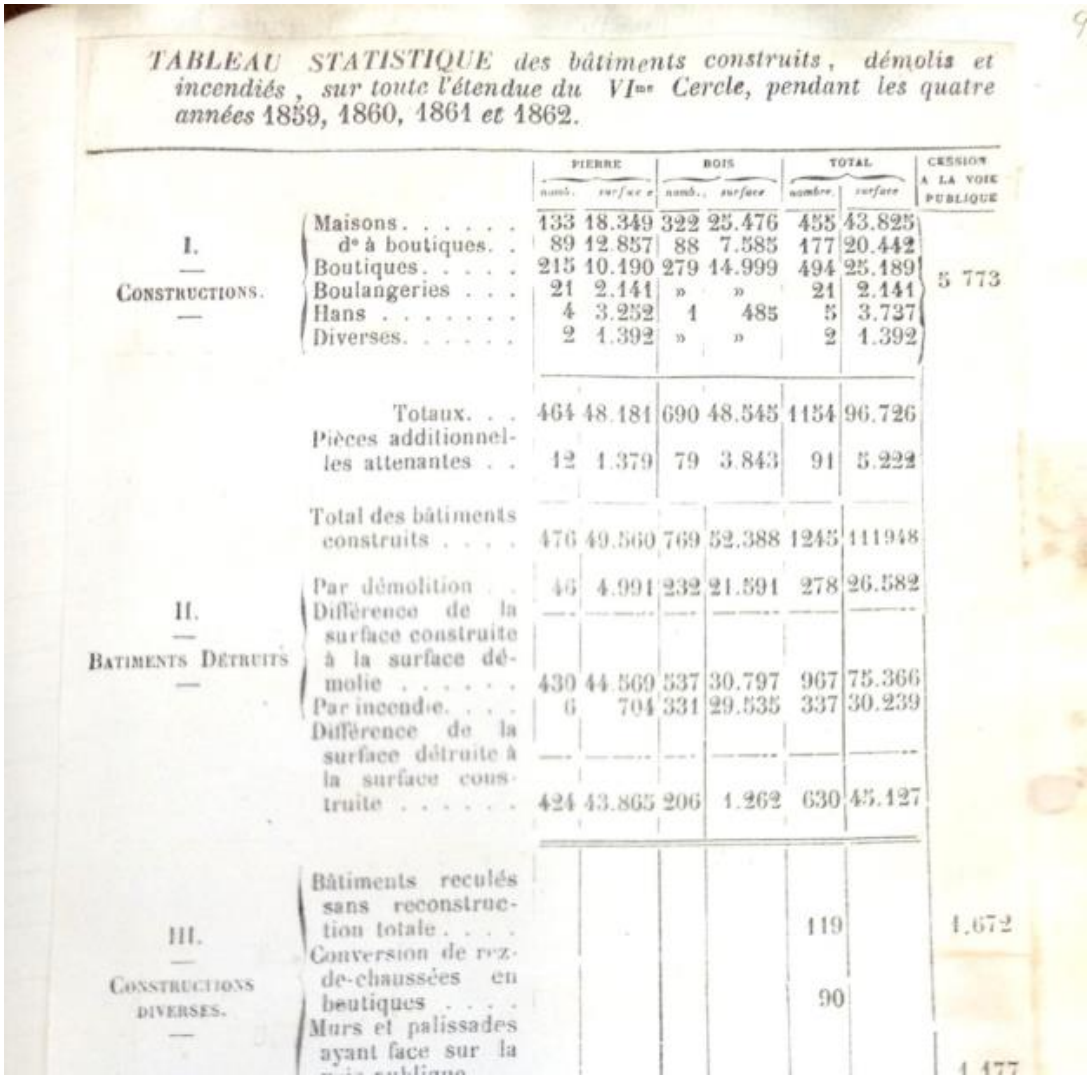


TABLEAU STATISTIQUE des bâtiments construits, démolis et incendiés, sur toute l'étendue du VI^me Cercle, pendant les quatre années 1859, 1860, 1861 et 1862.

		PIERRE nomb.	PIERRE surface	BOIS nomb.	BOIS surface	TOTAL nombre	TOTAL surface	CESSION A LA VOIE PUBLIQUE
I. — CONSTRUCTIONS. —	Maisons	133	18.349	322	25.476	455	43.825	5 773
	d° à boutiques	89	12.857	88	7.585	177	20.442	
	Boutiques	215	10.190	279	14.999	494	25.189	
	Boulangeries	21	2.141	»	»	21	2.141	
	Hans	4	3.252	1	485	5	3.737	
	Diverses	2	1.392	»	»	2	1.392	
	Totaux	464	48.181	690	48.545	1154	96.726	
	Pièces additionnelles attenantes	12	1.379	79	3.843	91	5.222	
	Total des bâtiments construits	476	49.560	769	52.388	1245	111948	
II. — BATIMENTS DÉTRUITS —	Par démolition	46	4.991	232	21.591	278	26.582	
	Différence de la surface construite à la surface démolie	430	44.569	537	30.797	967	75.366	
	Par incendie	6	704	331	29.535	337	30.239	
	Différence de la surface détruite à la surface construite	424	43.865	206	1.262	630	45.127	
III. — CONSTRUCTIONS DIVERSES. —	Bâtiments reculés sans reconstruction totale					119		1.672
	Conversion de rez-de-chaussées en boutiques					90		
	Murs et palissades ayant face sur la							1.477

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257,s.93

[4] LMA CLC/B/192/019/31522/257,s.93

Yukarıdaki tabloda ise 1859-1862 yılları arasında yeni yapılan yapılarla ilgili bilgiler mevcuttur. Tablonun başında Verilerin bakanlıktan alındığı belirtilmiştir. Bu da verilerin güvenilir olduğunu göstermektedir.

Buna göre toplam 455 adet ev yapılmış olup bunların 133'ü taş 322'si ise ahşap evlerdir. Buna karşın yapılan mağazaların toplamı 494 olup 215 taş, 279'u ise ahşaptır. Yapılan 21 fırının ve 4 hanın tamamı taştır.

Onun dışında çeşitli kullanımlar için yapılan 2 adet yapı ise yine taştır. Dikkat edilirse ev yapımlarında hala ahşap yapı hâkim olmakla birlikte taş yapıların da payı yüksektir.

Mağaza yapımlarında ise taş yapılar nerdeyse ahşap yapıları yakalamış görünmektedir. Bunlar dışındaki yapılarda ise ezici bir şekilde taş yapılar hâkimdir.

3.1.2.1.Yangına Karşı Durum

İstanbul'da yangın olması durumunda tepelerde bulunan alarma zilleri çalmaktadır. Aynı zamanda gece ve gündür nöbetçinin bulunduğu çeşitli kulelerde yangınların duyurulması ve halkın uyarılması için kullanılırdı.

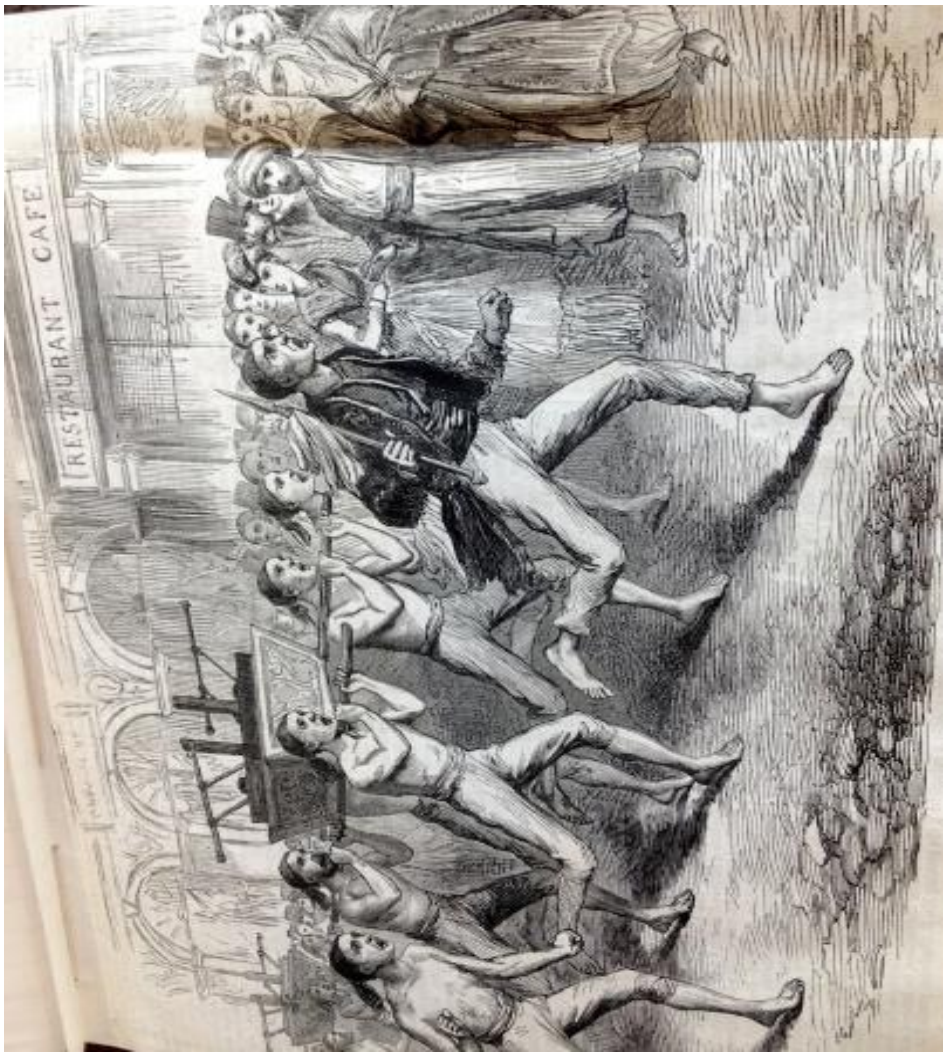
Galata Kulesi; Galata, Pera ve Beyazıt çevresini gözetlemek için kullanılırdı.[5] Bir yangının çıkması halinde hemen alarm zilleri çalarak halka haber verilir, bölgeye hemen tulumbacılar ve askerler sevk edilirdi. Şehirde toplam 400 civarında tuluma mevcuttur.

Bu tulumbalar Galata, Pera, Pankaaltı ve Hasköy'de yoğunluklu olarak mevcuttur. Tulumbaların çoğu devlete aittir.

Bu tulumbalar genellikle 8-10 kişi arasındaki erler tarafından taşınırlardı. Tulumbaların çalışması için de en az 6-8 kişi gerekmektedir.

[5] LMA CLC/B/192/019/31522/257,s.31

Resim 3.4 Tulumbacılar [6]



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/261

Su tedariği yazın limitli ve kötüdür. Yazın, Şehir otoriteleri Pera'nın farklı bölgelerinden su sağlamaktadır. Kışın su bol olduğu için sıkıntı olmamaktadır. Galata ve Pera'da 33 çeşme olup bu çeşmelerin kaynağı Belgrat ormanlarıdır. Tulumbalara su deri malzemeler yoluyla bir kaynaktan sağlanıyordu. Birçok

[6] LMA CLC/B/192/019/31522/261

evin kendilerine ait çeşitli derinliklerde kuyuları mevcuttur ve bu kuyulardan su ihtiyaçlarını sağlamaktadır.[7]

3.2 Sigorta Şirketleri

Osmanlı Sigortacılık Piyasasını oluşturan en önemli yapılar doğal olarak sigorta şirketleridir. 1800'lü yılların hemen ikinci yarısından başlayarak giderek büyüyen bir sigortacılık piyasası diğer sigorta şirketlerinin de ilgisini çekiyordu. Buna ek olarak kapitülasyonlar ve serbest ticaret antlaşmaları ile piyasanın kontrolsüz oluşu önemli etkenlerdir.

Hiç kuşkusuz 1860'lardan 1900'lere kadar sigortacılık piyasasının en önemli oyuncuları İngiliz sigorta şirketleri iken daha sonra piyasada Osmanlı Sigorta Şirketi, Alman ve Fransız sigortacılar da ağırlıklarını koymaya başladılar.
Yangın Sigorta Şirketleri başlangıçtan Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürekli artan bir trendde piyasaya giriş yaptılar.

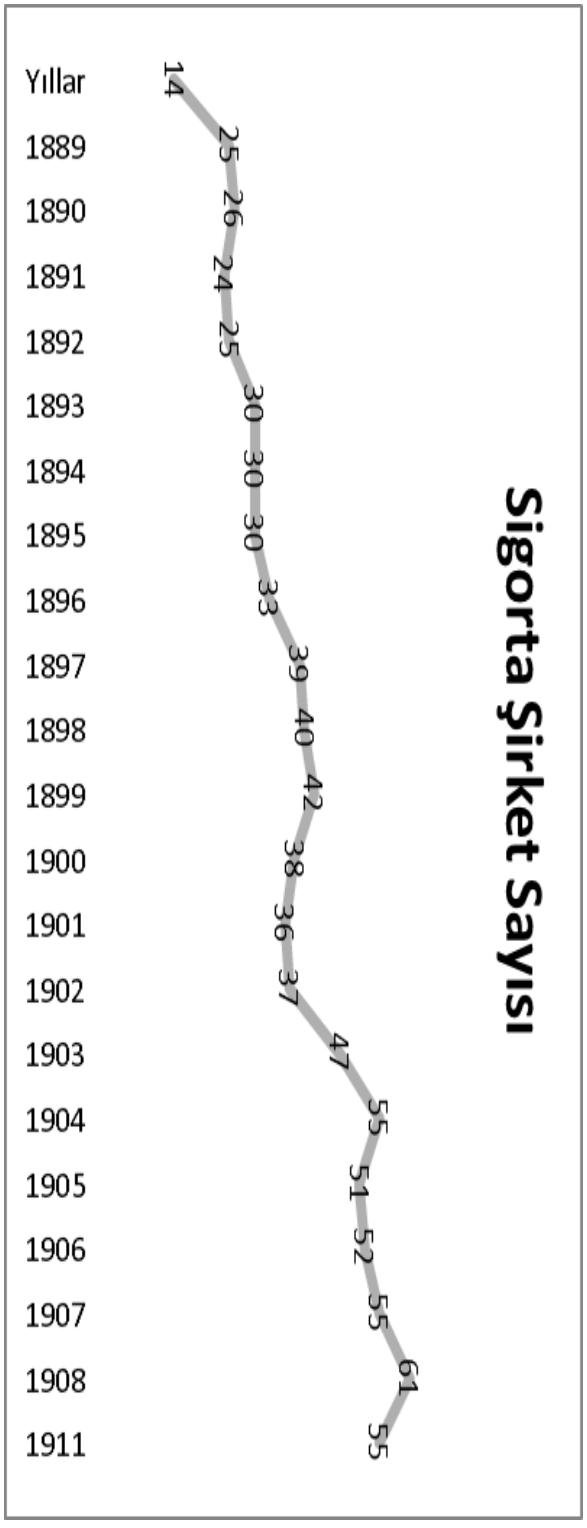
Osmanlı sigortacılık piyasasında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin sayılarının ne olduğu konusu da karmaşıktır. Yapılan çalışmalarda ya zamanın belirsiz olduğu anlık analizler ya da sürekli artan fakat toplam sayısının hiçbir zaman bilinmediği çalışmalar yapılmıştır. Sigorta şirketlerinin sayısının pazarda ne kadar olduğu ve piyasaya giriş çıkışları genel olarak bilinmediğinde yapılacak olan analizlerde ciddi eksiklikler olacaktır.

Zira Osmanlı sigortacılık piyasası durağan değil dinamik bir yapıya sahiptir. Piyasa içindeki şirketler faaliyetlerini devam ettirirken karşılarında rakipler buluyor, prim seviyeleri düşülüp yükseltilerek piyasa kontrol altına alınmaya çalışılıyor. Küçük oyuncuların büyük sigorta şirketleri karşısında ayakta kalması neredeyse imkansız hale getiriliyordu.

Bu kadar dinamik piyasada faaliyet gösteren şirketler doğal olarak bir yıl kar edip doğallıkla ikinci yıl zarar edebiliyorlardı.

[7] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.32

Grafik 3.2 Sigorta Şirket Sayıları



Kaynak: BOA DH.MKT 2726/83

Tablo 3.3 Sigorta Şirket Sayıları[8]

Yıllar	Sigorta Şirket Sayısı
1889	14
1890	25
1891	26
1892	24
1893	25
1894	30
1895	30
1896	30
1897	33
1898	39
1899	40
1900	42
1901	38
1902	36
1903	37
1904	47
1905	55
1906	51
1907	52
1908	55
1911	61
1913	55

Kaynak: BOA DH.MKT 2726/83

1889'da Osmanlı Yangın Sigorta Piyasası'nda 14 sigorta şirketi varken 1911 yılına gelindiğinde bu sayı 4 kattan fazla artarak 61 adeti bulmuştur. 1913 yılında Birinci Dünya Savaşı yaklaşmaya başlamış sigorta şirketleri piyasadan çıkmaya başlamıştır.

3.2.1 Faaliyet Zamanlarına Göre Sigorta Şirketleri

Sigorta Şirketleri'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetleri her zaman doğrusal ve sürekli değildi. Bunun değişimin çeşitli nedenleri olabilmektedir.

[8] BOA DH.MKT 2726/83

Piyasaya serbestçe girip çıkmanın kolay olması bunların en başında gelen nedendir. Bunların dışında bağlı bulunan ülkenin yatırımları ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yaşayan vatandaşlarının varlığı, ticaretin boyutları ve düzeyi, alınan zararların büyüklüğü, kendileri için pazarın büyük veya küçük olması, rekabetin boyutları vb nedenler de ayrıca vardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermiş olan sigorta şirketlerini 4 gruba ayırmak mümkündür;

- **Sürekli Sigorta Şirketleri;** Bu şirketlerin birçoğu 1860'lardan diğerleri erken dönemde çeşitli tarihlerden başlayarak 1913'e kadar aralıksız olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren şirketlerdir. Bu şirketleri şöyle sıralayabiliriz[9];

North British & Mercantile & Nort
La Transantlantique
Sun
Commercial Union
London Lancashire
Phoenix London
Helvetia
Norddeutsche
Royal
La Confiance
La Fonciere
London Assurance
Union of London
L'Urbaine
Dacia-Romania
Patriotic
Phoenix Autrichien
Netherlands
Assicuranzioni Generali Trieste

[9] BOA DH.MKT 2726/83

Bu 19 sigorta şirketi Osmanlı Sigorta piyasasında düzenli ve sürekli faaliyet göstermişlerdir. Aralarında Phoenix Autrichien, Netherlands, Dacia-Romania kısa süreler olmak üzere piyasadan çekilip tekrar girmelerine rağmen genel olarak düzenli faaliyet gösterdikleri söylenebilir.

- **Geç Sürekli Sigorta Şirketleri;** Bu sigorta şirketleri 1892'den sonra piyasaya girip 1913 yılına kadar faaliyetlerini düzenli sayılabilecek şekilde sürdüren şirketlerdir. Bunlar[10];

  Union de Paris
  Royal Exchange
  Lancashire
  Societe Ottomane
  Norwich Union
  Scotish Union et National
  Ethniki
  Rossia
  Guardian
  Reunione Adriatica
  Imperial
  Aachen Munich
  Balkan
  Baloise
  Western
  L'union et le Phenix Espagnol
  Phenix Français
  Salamander
  Liverpool London & Globe
  Centrale
  General Accident
  Law Union & Crown
  State

[10] BOA DH.MKT 2726/83

British America
Yorkshire
National Union
National Stettin
Nord
Property
National General
National British
Abelle
Scottish Indemnity
Hambourg Munich
Hambourg Bremen

Toplam 35 sigorta şirketi Osmanlı sigortacılık piyasasına bir önceki gruba göre geç girmiş olmalarına rağmen onlar gibi sürekli bir faaliyet gösterdiklerini söyleyebiliriz.

- **Düzensiz Sigorta Şirketleri;** Bu sigorta şirketleri bir yıldan fazla, kısa zamanlı olarak art arda faaliyet göstermiş veya değişik yıllarda piyasada düzensiz faaliyet göstermiş şirketlerdir. Bu 21 şirket şöyledir[11];

Caledonian
Esperance
Palatine
Hanseatishe
Urbaine Belge
L'Imperial & la Commercial Union
Alliance
Lion of London
Rouennaise
Danube
Nat. D'Irlande
Mancester
Bulgaria

[11] BOA DH.MKT 2726/83

Provinces Rennies

Lubecker

L'Eternelle

Atlas

Paternelle

Polar

El Dia

Estrella

- **Süreksiz Sigorta Şirketleri:** Bu sigorta şirketleri bir yıl veya en fazla iki yıl faaliyet gösterip daha sonra piyasadan çekilmiş şirketlerdir. Bu 53 şirket şunlardır[12];

Prudence

Mutualité

Villede Bruxelles

London Fédéral

Azienda

Glascow London and Patriotic

Queen

Agienda & Phoenix Autrichien

Caisse d'Assurance Mutuelles

Glascow London

La Mutuelle

Economic

Atlas Français

Freek National

Eastern Counties

Bombay

La Gardienne de Paris

Atlas London

La Semeuse Nationale

Castel

[12] BOA DH.MKT 2726/83

Conservatrice

Soverein

La Fraternite

Monarch

Sauveur

Le Monde

Alleanza

La Patrie

Liberale

British Reinsurance

Industrielle

Foncier de France el Colonies.

Securité Générale

Sauvegarde

National Commercial

Victoire Française

British Crown

Drapers

Liverpool Victoria

United Counties

Anglo Scottish

National Protector

Scottish Union and National

National Provincal

North Western

United London Scottish

British Union an£ National

Omnium

North Eastern

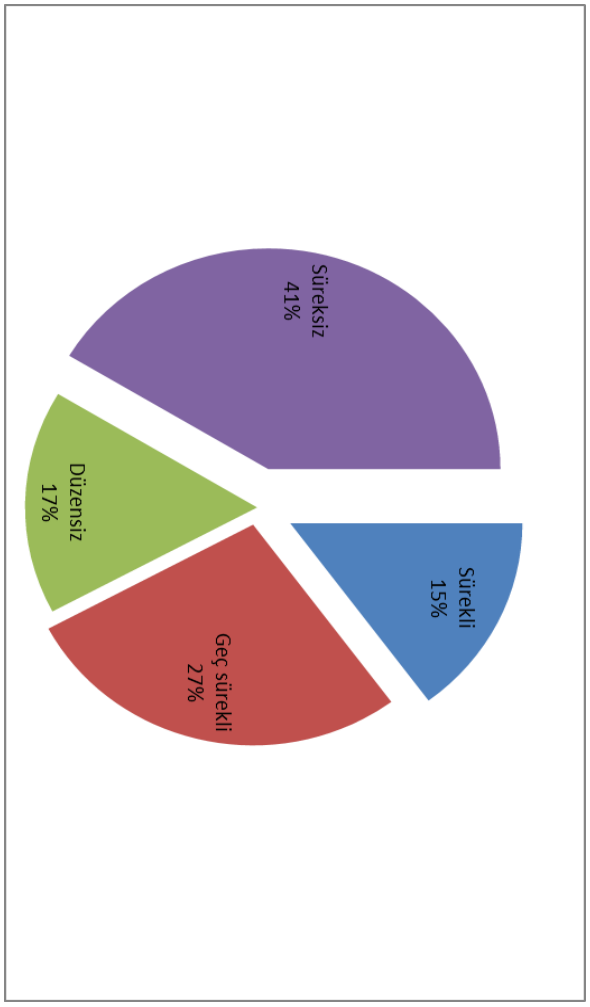
Temps

Legal

West of Scotland

Sécurité

Grafik 3.3 Sigorta Çeşitlerine Göre Şirket Payları



Kaynak: BOA DH.MKT 2726/83

1889–1913 yıları arasında toplam 128 adet sigorta şirketi belirli zamanlarda faaliyet göstermiştir. Bu sigorta şirketlerin %58'i düzensiz ve süreksiz bir şekilde faaliyet gösteren dünyada diğer ülkelerde bilinen tanınan sigorta şirketleri olmayıp sermayesi ve yeterlilikleri oldukça şüphelidir.

Bu gibi sigorta şirketlerinin piyasada olması hem işini doğru yapmaya çalışan ve piyasaya uzun süreli olarak bakan sigorta şirketleri için hem potansiyel sigorta müşterileri için ciddi bir tehdittir.

Osmanlı Hükümeti'nin en baştan beri sigorta şirketlerinin lisans alması, vergi vermesi ve rezerv tutması ile ilgili tutumu bu verilere bakıldığı zaman çok daha net

anlaşılmaktadır. Zira piyasada faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin yarısından fazlası piyasadan prim toplamakta ve kimseye hesap vermeden piyasadan çıkabilmektedir. Bu durum doğal olarak sigorta yapan birey, kurum ve kuruluşlarını çok olumsuz etkileyen bir durumdur.

3.2.2 Ülke Menşeilerine Göre Sigorta Şirketleri

Osmanlı sigorta piyasasının etnik ve vatandaşlık temelli bir yapısı vardı. Yani İmparatorluk içinde yaşayan Yunanlılar Yunan sigorta şirketi olan Ethniki'ye Bulgarlar Bulgaria sigorta şirketine, Fransızlar Fransız sigorta şirketlerine İngilizler de İngiliz sigorta şirketlerine genel olarak sigortalarını yaptırıyorlardı. İmparatorluk içinde bu tarz dış bir ülke bağlantısı olmayan sade Osmanlı vatandaşları ise Osmanlı sigorta şirketi olmak üzere tüm sigorta şirketlerine sigorta yaptırabiliyorlardı.

Osmanlı yangın sigorta piyasası en başından beri İngilizlerin egemenliği altında olmuştur. İngilizlerin bu kadar etkin bir güç olmasının nedenleri ise şu şekilde sıralanabilir;

- Politik güç
- Osmanlı toprakları içindeki ticari faaliyetleri
- Osmanlı şehirlerindeki İngiliz vatandaşlarının varlığı
- Serbest ticaret antlaşmasının sağladığı koşullar
- Osmanlı toprakları içindeki inşaat ve alt yapı dönüşüm faaliyetleri
- Demiryolu projeleri
- Bankacılık faaliyetleri

Bu faaliyet alanları İngiliz Sigorta şirketlerinin zorlanmadan piyasaya girmesine ve dönüştürücü bir güce sahip olmasını sağlamıştır.

Osmanlı sigorta şirketinin 1892 yılında faaliyete geçmesinden sonra devletin desteği ile birlikte hızla pazardan pay alarak en büyük sigorta şirketi olmasına neden olmuştur.

Osmanlı sigorta piyasasının yapısının ülke menşeilerine göre yapısını anlamak için toplanan prim tutarlarına bakmak gereklidir. Örnek olarak 1894 yılını özellikle seçilmiştir. Zira Osmanlı Sigorta şirketi gibi piyasa büyüklüğünü belirleyen bir sigorta şirketi dikkate alınmalıdır.

1894 yılı aynı zamanda Osmanlı yangın sigorta piyasasının artık sağlam zeminlere oturduğu bir zaman dilimidir. Zira Birinci Dünya Savaşı'nın etkileri dışarıda bırakılırsa piyasa küçük değişimlerle neredeyse aynı şekilde devam etmiştir. Birinci dünya savaşının etkilerinin hissedilmeye başladığı yıllarda ise İngiliz ev Fransız sigorta şirketlerinin etkileri azalmaya bunların tersine Osmanlı ve Alman ağırlığının giderek artmaya başladığını söylemek yanlış olmaz.

Tablo 3.4 1894 Osmanlı'daki Sigorta Şirketlerinin Prim Üretimleri

Sigorta Şirketi	**Prim Tutarı -Frank-**
Société Ottomane	350.000
Alliance	130.000
Sun	130.000
North British-Northern	180.000
London Lancashire	100.000
Phoenix	100.000
Impérial	50.000
Commercial Union	50.000
London	130.000
Patriotic	50.000
Lancashire	50.000
Guardian	50.000
Palatine	100.000
Norwich Union	50.000
Transatlantique	120.000
Norddeutsche	100.000
Hanseatisch	60.000
Preussische National	50.000
Hambourg-Bremen	40.000
Hambourg-Munich	100.000
L'Union	190.000
La Foncière	130.000
L'Urbaine	80.000
La Confiance	60.000
Urbaine Belge	30.000
Dacia Romania	60.000
Helvetia	130.000
Assicurazioni Generali di Trieste	70.000
Netherlands de 1845	60.000
Rossia	100.000
Diğer	200.000
Toplam	**3.100.000**

Kaynak: HATCHERIAN, N., **Le Fonctionnemenl de L'Assurance en Turquie** (Paris: Extrait de la RevueIntemationale des Assurances), 1898, s.223-225

Yukarıda İstanbul'da 1894 yılına toplanan yangın sigorta primleri görülmektedir. Tabloya göre toplam 3.100.000 frank toplanmış olup en yüksek prim gelirini 350.000 frank ile Osmanlı Sigorta Şirketi toplamıştır.

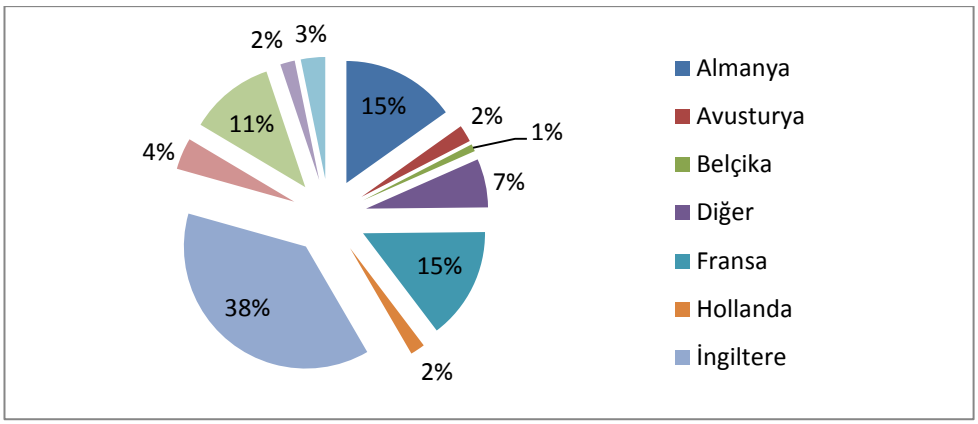
Tablo 3.5 1894 Yılı Ülke Menşeilerine Göre Prim Üretimi

Ülke	Toplam Prim Tutarı-Frank-
Almanya	470.000,00
Avusturya	70.000,00
Belçika	30.000,00
Diğer	200.000,00
Fransa	460.000,00
Hollanda	60.000,00
İngiltere	1.170.000,00
İsviçre	130.000,00
Osmanlı İmparatorluğu	350.000,00
Romanya	60.000,00
Rusya	100.000,00
Genel Toplam	**3.100.000,00**

Kaynak: HATCHERIAN, N., **Le Fonctionnemenl de L'Assurance en Turquie** (Paris: Extrait de la RevueIntemationale des Assurances), 1898, s.223-225

Yukarıdaki tabloda ise ülke menşeilerine göre prim gelirleri gösterilmiştir. Tabloya göre en yüksek geliri İngiltere, onu da Almanya ve Fransa İzlemekte olup daha sonra da Osmanlı İmparatorluğu vardır.

Grafik 3.4 1894 Yılı Ülke Menşeilerine Göre Yüzdelik Dilim



Kaynak: HATCHERIAN, N., **Le Fonctionnemenl de L'Assurance en Turquie** (Paris: Extrait de la RevueIntemationale des Assurances), 1898, s.223-225

1914 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren deniz nakliye, hayat ve hayat dışı sigorta şirketlerin yıllık 500.000.000 pound bir sermaye ve rezervlerinin olduğu ve 41 İngiliz Sigorta Şirketi'nin toplam 350.000.000 poundluk sermaye ve rezerv ile pazar lideri olduğu bir çok kaynakta iddia edilse de bunu doğrulamak mümkün değildir.[13]

3.3.Sigorta Şirket Birlikleri

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermek için pazara giren sigorta şirketleri, şehirlerdeki alt yapı ve fiziki sorunları dâhil olmak üzere yangın risklerinin Avrupa ile karşılaştırıldığında çok daha büyük olduğunu gördüler. Bu sorunları tek tek sigorta şirketlerinin aşması ve bunlara çözüm bulması mümkün değildi. Bu nedenle başlangıçtan 1900'lü yıllara kadar süren bir dönemde sigorta şirketleri genellikle ülke menşeilerine göre bir araya geldiler. Bu toplantılar sırasında bir acenteyi başkan seçerek düzenli olarak şehrin sorunlarını görüştürler.

Bu birlikteliklerin birçok nedeni vardı, bunlardan bir kaçını şöyle özetleyebiliriz;

- Şehrin fiziki sorunlarını sigorta tekniğine uygun olarak çözmek
- Osmanlı otoriteleri karşısında daha etkin bir güç olarak çıkmak
- Kendi ülke konsolosluklarına beraber hareket ettiklerini göstermek ve Osmanlı yetkileri ile bir sorun yaşadıkları zaman konsolosluklara bu birlikleri kullanarak harekete geçirmeye çalışmak
- Ortak bir tarife oluşturmak
- Yangın sigorta piyasasını yönetmek
- Kendi denetimleri dışındaki şirketlere karşı ortak tavır alarak gerekirse piyasa dışına çıkarılmasını sağlamak
- Ortak bir itfaiye teşkilatı kurarak hasarlarını minimuma indirmek
- Koasürans antlaşmaların ortak tarife üzerinden hareket edilmesini sağlayarak sigorta yapma kapasitesini arttırmak

3.3.1 İzmir

İzmir; Yangın Sigortacılığı açısından Osmanlı İmparatorluğu içinde en kurumsal ve profesyonelce başlangıç ve gelişmenin sağlandığı şehirdir.

[13] British Community, **Memorandum-The Capitulations**, İstanbul, 1914, s.35

İstanbul'da sigorta şirketleri; daha kuruluşunu bile tam olarak yapamadıkları anda İzmir'de 16 Kasım 1864 yılında aralarında Sun, Northern, Royal ve Commercial Union ortak yangın tarifesini yürürlüğe koymuşlardı bile. Bu tarife 23 Ağustos 1865 yılında değişikliğe uğradı ve 13 Temmuz 1880 yılındaki değişikliğe kadar yürürlükte kaldı.[14]

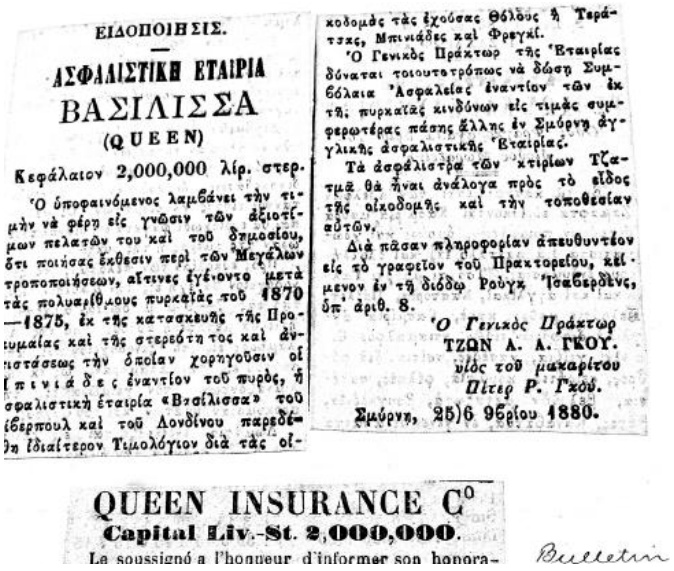
İngiliz sigorta şirketleri Sun'ın öncülüğünde 1863 yılındaki kuruluşlarından itibaren ortak toplantılar yaparak şehrin yangın tarifesinin yapılması, itfaiye teşkilatı, rakiplere karşı politika belirlenmesi vb konularında önemli faaliyetlerde bulunmuştur.

Bu birlik, sigortacılık ile ilgili konularda komiteler kurarak bilgi ve politika anlamında uzmanlaşmayı sağlamıştır.

Birliğin en önemli fonksiyonlarından biri de kendi egemenlik alanlarını koruyarak piyasada kendi denetimleri dışındaki uygulamaları ortadan kaldırmaktı.

Bunun en önemli örneğini Queen Sigorta şirketine karşı yapılan uygulamalar ile görebiliyoruz. Queen Sigorta şirketi İngiliz menşeili olup 6 Kasım 1880 yılında İzmir'de John A.A. Gout'u acente olarak atar. Queen,orta düzey bir sigorta şirketidir. Acente Gout; şehirdeki var olan sigorta tarifesinin altında bir düzey ile piyasaya girer.

Resim 3.6 Queen Sigorta Şirketi İlanı



ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ

(QUEEN)

Κεφάλαιον 2,000,000 λίρ. στερ.

Ὁ ὑποφαινόμενος λαμβάνει τὴν τιμὴν νὰ φέρῃ εἰς γνῶσιν τῶν ἀξιοτίμων πελατῶν του καὶ τοῦ δημοσίου, ὅτι ποιήσας ἔκθεσιν περὶ τῶν Μεγάλων τροποποιήσεων, αἵτινες ἐγένοντο μετὰ τὰς πολυαρίθμους πυρκαϊὰς τοῦ 1870—1875, ἐκ τῆς κατασκευῆς τῆς Προϋμαίας καὶ τῆς στερεότητος καὶ ἀντιστάσεως τὴν ὁποίαν χορηγοῦσιν οἱ πινιάδες ἐναντίον τοῦ πυρὸς, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία «Βασίλισσα» τοῦ Ἰβερπουλ καὶ τοῦ Λονδίνου παρεδέχθη ἰδιαίτερον Τιμολόγιον διὰ τὰς οἰκοδομὰς τὰς ἐχούσας Θόλους ἢ Ταράτσας, Μπινιάδες καὶ Φρεγκί.

Ὁ Γενικὸς Πράκτωρ τῆς Ἑταιρίας δύναται τοιουτοτρόπως νὰ δώσῃ Συμβόλαια Ἀσφαλείας ἐναντίον τῶν ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς κινδύνων εἰς τιμὰς συμφερωτέρας πάσης ἄλλης ἐν Σμύρνῃ ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς Ἑταιρίας.

Τὰ ἀσφάλιστρα τῶν κτιρίων Τζατμὰ θὰ ἦναι ἀνάλογα πρὸς τὸ εἶδος τῆς οἰκοδομῆς καὶ τὴν τοποθεσίαν αὐτῶν.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ Πρακτορείου, κείμενον ἐν τῇ διόδῳ Ρουγχ Ἰσαβερδένς, ὑπ' ἀριθ. 8.

Ὁ Γενικὸς Πράκτωρ
ΤΖΩΝ Α. Α. ΓΚΟΥ.
υἱὸς τοῦ μακαρίτου
Πίτερ Ρ. Γκού.

Σμύρνη, 25)6 9βρίου 1880.

QUEEN INSURANCE C⁰

Capital Liv.-St. 2,000,000.

Le soussigné a l'honneur d'informer son honora-

Bulletin

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.21

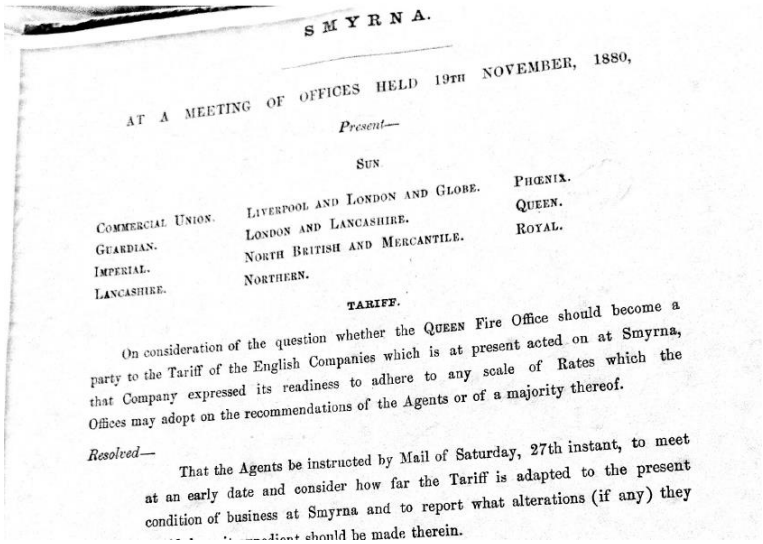
[14] LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.10-11

İlan Yunanca ve Fransızca olarak verilmiş olup Queen'in hem taş ve ahşap karışık yapılarda hem de Frenk bölgesindeki yapılara özel fiyatlar uygulanacağı belirtilmiştir.

Fiyatları düşürmesi nedeniyle tarife dâhilindeki diğer sigorta şirketlerine sigorta müşterileri tarafından indirim baskısı gelmeye başlar. Bunun üzerine sigorta şirketleri bir toplantı yaparlar. Toplantıya Queen'in acentesi Gout da katılır ve özellikle Royal sigorta şirketinin acentesi Gout'u piyasadaki dengeyi bozmakla ve haksız rekabet yaratmakla suçlar.[15]

Bunun üzerine İzmir'de faaliyet gösteren İngiliz sigorta şirket başkanı olan Rose tüm acenteleri toplantıya çağırır ve 19 Kasım 1880'de bir toplantı düzenlenir. Toplantıya; Başkan olarak Sun, üyelerden ise; Commercial Union, Liverpool &London Globa, Phoenix, Guardian, London & Lancashire, Queen, Imperial, North British & Mercantile, Royal, Lancashire ve Northern katılır.[16]

Resim 3.7 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 19 Kasım 1880



SMYRNA.

AT A MEETING OF OFFICES HELD 19TH NOVEMBER, 1880,

Present—

SUN

COMMERCIAL UNION. LIVERPOOL AND LONDON AND GLOBE. PHOENIX.
GUARDIAN. LONDON AND LANCASHIRE. QUEEN.
IMPERIAL. NORTH BRITISH AND MERCANTILE. ROYAL.
LANCASHIRE. NORTHERN.

TARIFF.

On consideration of the question whether the QUEEN Fire Office should become a party to the Tariff of the English Companies which is at present acted on at Smyrna, that Company expressed its readiness to adhere to any scale of Rates which the Offices may adopt on the recommendations of the Agents or of a majority thereof.

Resolved—

That the Agents be instructed by Mail of Saturday, 27th instant, to meet at an early date and consider how far the Tariff is adapted to the present condition of business at Smyrna and to report what alterations (if any) they

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268

Toplantıdaki ilk konu Tarifedir. Buna göre Queen'in İngiliz sigorta şirketlerinin İzmir'deki tarifeyi uygulayıp uygulamayacağı ilk tartışma maddesidir. Bu konu üzerinde tartışan sigrta şirketleri Queen'i bu tarifeye dâhil etmek tarifeyi de

[15] LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.12-20
[16] LMA CLC/B/192/019/31522/268

var olan objektif koşullara göre revize etme fikri öne çıkar. Bu konuyla ilgili bir alt komite oluşturularak konun değerlendirilmesinin yapılarak bir rapor oluşturulmasına karar verilir. Bu komiteye ayrıca itfaiye komitesinin de destek vermesine karar verilmiştir.[17]

Toplantıdaki ikinci konu ise sigorta şirketlerinin ortak kurduğu itfaiye teşkilatı ile ilgilidir. Buna göre sigorta şirketlerinin ortak itfaiye teşkilatının yetkililerinden olan Michelle Ghericich kendileri için ayrılan ödeneğin aylık 15 pound daha arttırılmasını talep eder. Bunun üzerine yapılan görüşmelerden sonra talep kabul edilmiş fakat bu artışla birlikte acente birliklerinin itfaiye ile ilgili ayıracağı bütçenin sonuna gelindiği belirtilmiştir.[18]

Yukarıdaki notlardan anlıyoruz ki acente birliklerinin bir araya gelerek bir itfaiye teşkilatı kurduklarını ve ortak bir fon oluşturarak bu teşkilatı desteklediklerini görüyoruz.

Queen örneği İzmir'de yangın sigortacılığı alanında daha fazla görülen bir vak'a halini almaya başlamıştı. Artık sigortacılık piyasası İzmir yangın tarifesine bağlı ve bağlı olmayan sigorta şirketleri olarak ikiye ayrılmıştır.

1 Eylül 1885 yılında İzmir'de acenteler birliğinin alt kolu olan itfaiye komitesi bir toplantı gerçekleştirir. Bu toplantı sonucunda;

- Taifeye uymayan sigorta şirketlerinin faaliyetleri rekabetin artmasına ve genel olarak endişenin artmasına neden olduğu
- Daha önce belirtildiği Osmanlı sigorta piyasasında reasüransın eksikliği şirketler arasında koaüsrans antlaşmaları yapılarak aşılmaya çalışılmıştır. Bu koasürans antlaşmalarının da aynen sigorta gibi bir tarifesi vardı. Komitede tarife dışındaki sigorta şirketlerinin düşük prim düzeyiyle işleri aldıktan sonra koasürans tarifesine uygun olarak reasüre ettikleri böylece tarife içindeki şirketlerin aynı işten belirli bir yüzde pay almaları durumunda tek bir iş için iki noktadan birden risk altına girdiği belirtilmiştir.
- Tarife dışındaki şirketlerin düşük primle teklif verdikleri durumda diğer sigorta şirketleri de Pazar paylarını kaybetmemek için aktüeryal ve risk analiz çalışmalarının

[17] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[18] LMA CLC/B/192/019/31522/268

tam tersi yönünde prim düzeylerini düşürüyorlardır. Bu durum ileride ciddi sorunlara yol açabileceği ön görüsünde bulunulmuştur.

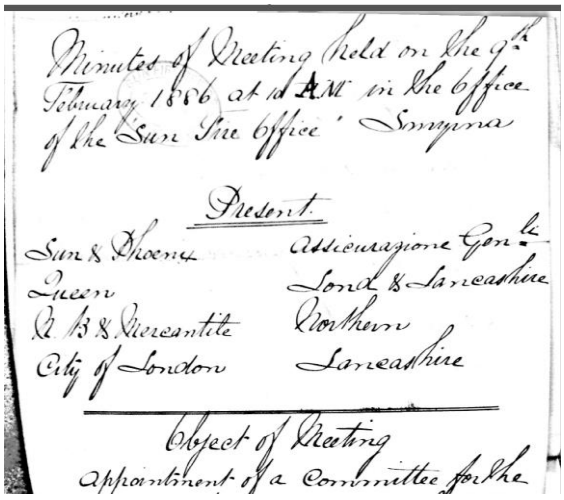
- İtfaiye komitesinde; tarife dışı sigorta şirketlerinin bu tarz davranışlarının mutlaka engellenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunun da yolu da tarife içindeki sigorta şirketlerinin tarife dışı sigorta şirketleri ile tüm reasürans ilişkilerini bitirerek koasürans antllaşması kabul etmemesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca bir risk için tarife dışı sigorta şirketlerinden gelen belirli bir yüzdelik dilimin üstlenilme talepleri de geri çevrilmelidir.[19]

Komitede alınan bu kararlar Sun, North British başta olmak üzere diğer üyeler tarafından kabul edilmiştir.[20]

9 Ocak 1886 yılında yapılan başka bir toplantıda ise var olan tarifede değişiklik yapılması ile ilgili bir komite kurulması kararı verilir. Toplantı Sun'ın İzmir acenteliğinde Rose'un başkanlığında yapılmıştır. Toplantıya Sun, Phoenix, Queen, North British & Mercantile, City of London, London & Lancashire, Northern, Lancashire ve Assecuranczio Generali katılır.

Katılımcılar konusunda ilgi çekici olan durum ise İzmir'de ilk defa İngiliz sigorta şirketleri dışında Prusya menşeili Generali'nin olmasıdır. Zira anlaşıldığı kadarıyla ülke menşei olarak daha önce bölünmüş olan pazar artık tarife ve tarife dışı olarak bir ayrışma yaşamaya doğru bir kayış olmaya başlamıştır.

Resim 3.8 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 9 Ocak 1886


Minutes of Meeting held on the 9th February 1886 at 11 AM in the office of the Sun Fire office Smyrna

President.

Sun & Phoenix — Assicurazione Gen.le
Queen — Lond & Lancashire
N B & Mercantile — Northern
City of London — Lancashire

Object of Meeting
Appointment of a Committee for the

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268

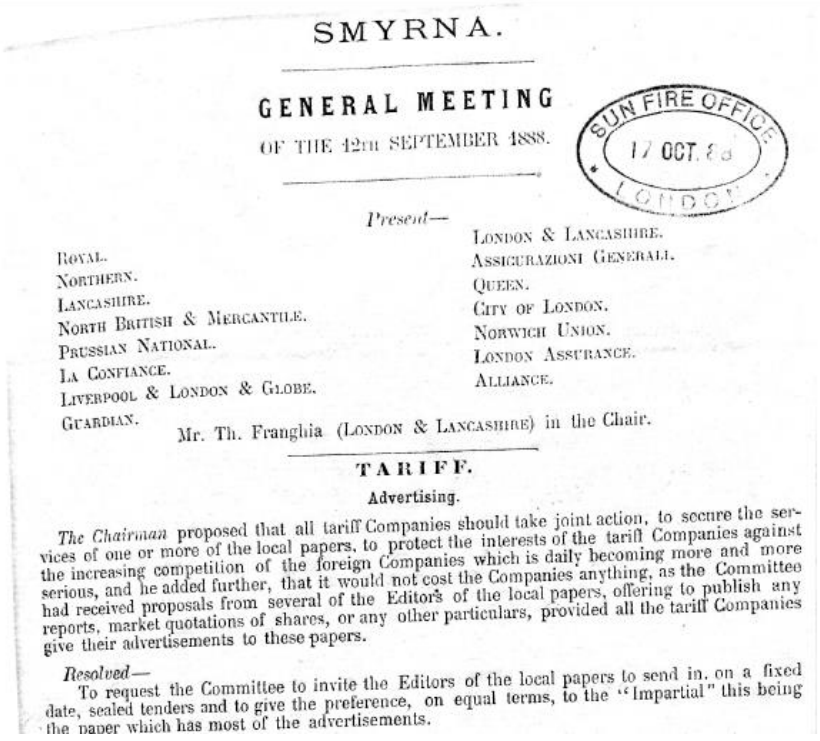
[19] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[20] LMA CLC/B/192/019/31522/268

Toplantıda tarife komitesinin yeri tarife yapana kadar düzenli olarak toplantılar yapması gerektiği belirtilmiştir.[21]

6 Kasım 1886 yılında yapılan toplantıda ise İzmir'deki Sigorta Şirketleri İtfaiye Teşkilatı'nda çalışan Michelle Ghericich (daha önce Budapeşte İtfaiye Teşkilatı'nda Başkan Yardımcısıdır) başkan olarak atanması kararlaştırılmıştır. Atama; ilk üç ayın karşılıklı olarak deneme süresi olduğunu ve Ghericich'e aylık 15 pound maaş bağlandığı şeklinde yapılmıştır. Toplantıya sadece İngiliz sigorta şirketleri olan Sun'ın başkanlığında London &Lancashire, Queen, Northern, Royal, Phoenix, North British & Mercantile ve Norwich Union katılmıştır.[22]

12 Eylül 1888'de ise geniş katılımlı bir toplantı düzenlenir. Toplantıya London & Lancashire Acentesi olan Th. Fanghi başkanlık yapar.

Resim 3.9 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 12 Eylül 1888[23]



SMYRNA.

GENERAL MEETING

OF THE 12TH SEPTEMBER 1888.

SUN FIRE OFFICE 17 OCT. 88 LONDON

Present—

ROYAL.
NORTHERN.
LANCASHIRE.
NORTH BRITISH & MERCANTILE.
PRUSSIAN NATIONAL.
LA CONFIANCE.
LIVERPOOL & LONDON & GLOBE.
GUARDIAN.
LONDON & LANCASHIRE.
ASSICURAZIONI GENERALI.
QUEEN.
CITY OF LONDON.
NORWICH UNION.
LONDON ASSURANCE.
ALLIANCE.

Mr. Th. Franghia (LONDON & LANCASHIRE) in the Chair.

TARIFF.

Advertising.

The Chairman proposed that all tariff Companies should take joint action, to secure the services of one or more of the local papers, to protect the interests of the tariff Companies against the increasing competition of the foreign Companies which is daily becoming more and more serious, and he added further, that it would not cost the Companies anything, as the Committee had received proposals from several of the Editor's of the local papers, offering to publish any reports, market quotations of shares, or any other particulars, provided all the tariff Companies give their advertisements to these papers.

Resolved—

To request the Committee to invite the Editors of the local papers to send in, on a fixed date, sealed tenders and to give the preference, on equal terms, to the "Impartial" this being the paper which has most of the advertisements.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268

Toplantıya İngiliz Sigorta Şirketleri'nin yanı sıra Fransa menşeili La Confiance, Prusya menşeili Prussian National ve Generali de katılmıştır. Toplantının

[21] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[22] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[23] LMA CLC/B/192/019/31522/268

konusu ise tarife dışı sigorta şirketlerinden kaynaklı gittikçe artan rekabet ve buna karşı geliştirilecek olan politikalardır.[24]

- Tarifeyi kabul eden şirketler ile yapılan toplantıda ilk konu gazetelere ilan konusudur. Buna göre toplantının başkanlığını yapan Fanghi İzmir'de tarif dışı şirketlerle olan rekabet gittikçe artmakta ve piyasa koşulları zorlaşmakta olduğunu belirtmişlerdir. Bununla mücadele alanlarından birisi de gazete reklam politikalarıdır. Zira yerel gazeteler; kendilerine ait çeşitli varlıkların sigortalanması karşılığında tarife şirketlerinin ilanlarını ücretsiz yayınlayabileceklerini belirtmişlerdir. Bu ilanların içeriği sigorta şirketlerinin tanıtımı, Pazar payları, çeşitli gelir ve hasar ödeme istatistikleri olabileceği belirtilmiştir. Yerel gazetelerdeki ilanların tamamen tarife şirketlerinin olması tarife dışı şirketlerin tanıtım yönlerine ciddi bir darbe vuracağı için toplantıda buyerel şirketlerin editörleri ile toplantı yapma kararı çıkmıştır.[25]
- Ahşap Yapı Klozu: Tarifeyi kabul eden şirketlerin poliçelerinde ahşap yapılarla ilgili bir madde vardır. Bu maddede ahşap yapılar mağaza olarak kullanıma açılırsa ve çevresine yangın koruma için kalın bir ahşap duvar benzeri bir yapılaşma olursa sigortalanabileceğini belirtmektedir. Tarifeyi kabul eden sigorta şirketleri; bu klozun yürürlükte kalmasının kendileri açısından çeşitli tehlike ve riskler barındırdığını bildirmektedir. Çünkü bu tarz bir yapılaşma bile yandaki yapılara zarar verme ihtimali doğurmaktadır. Tartışmalardan sonra şirket merkezlerine bu maddenin kaldırılması için bilgilendirme yapılacağı belirtilmiştir.[26]
- Diğer bir konu ise Kereste Fabrikası ile ilgili olandır. Buna göre şirket merkezleri bu fabrikanın sigortalanması için çeşitli kısıtlamalar getirmiştir. Bazı tarife şirketleri merkez ofislerine; fabrika ile ilgili bazı kısıtlamaların kaldırılması gerektiğini çünkü sigortalanabilir iyi risklerin olduğunu belirteceklerdir.
- Konumuzun başında da belirttiğimiz gibi sigorta şirketleri bir araya gelerek bir itfaiye teşkilatı kurmuşlardır. Bu itfaiye giderleri için de primlerin tümüne %7 ½'luk bir ek itfaiye payı koymuşlardır. Toplantıda İngiliz sigorta şirketi Lancashire tarife dışı sigorta şirketlerinin düşük prim teklifleri nedeniyle tarife şirketlerinin pazar payı

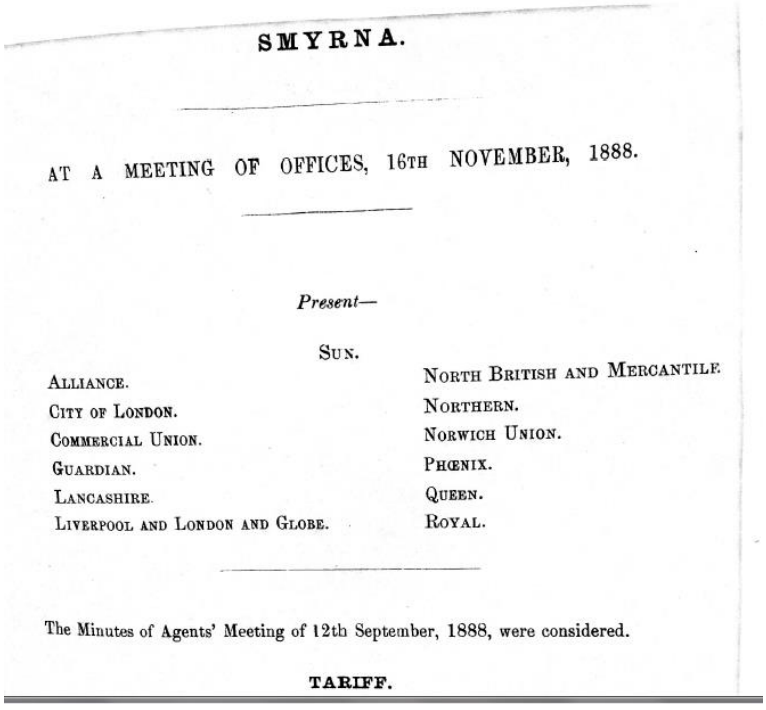
[24] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[25] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[26] LMA CLC/B/192/019/31522/268

kaybı yaşayacaklarını aynı zamanda müşterilerin de daha fazla prim ödemek (itfaiye giderlerinin kendilerinden karşılanmasından da rahatsızlar) istemediklerini belirtmiştir. Sonuç olarak Lancashire itfaiye payı olarak alınan bu ek tutardan vazgeçilmesini teklif etmiştir. Bunun üzerine yapılan oylamada oylar yarı yarıya çıkmış ve konunun şirket merkezlerine sorulma sonucu çıkmıştır.[27]

- Son konu da İzmir Aydın Demiryolu için alınan prim tutarının düşürülme talebidir ki merkez ofislere sorulma kararı çıkmıştır.[28]

Bu toplantıdan sonra İngiliz sigorta şirketleri 2 ay sonra bir araya gelerek gündemleri kendi açılarından değerlendirmişlerdir. Hem tarife şirketlerine yön vermek hem de kendi istedikleri politikaları uygulatmak için bu toplantı yapılmıştır.

Resim 3.10 İzmir Sigorta Şirket Toplantısı 16 Kasım 1888



SMYRNA.

AT A MEETING OF OFFICES, 16TH NOVEMBER, 1888.

Present—

SUN.

ALLIANCE.	NORTH BRITISH AND MERCANTILE.
CITY OF LONDON.	NORTHERN.
COMMERCIAL UNION.	NORWICH UNION.
GUARDIAN.	PHŒNIX.
LANCASHIRE.	QUEEN.
LIVERPOOL AND LONDON AND GLOBE.	ROYAL.

The Minutes of Agents' Meeting of 12th September, 1888, were considered.

TARIFF.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.21

Bu toplantıda 12 Eylül 1888'de yapılan genel toplantının kararları İngiliz Sigorta Şirketleri'nin kendi faydalarına olacak biçimde yapılması gerekenler görüşülmüştür. Buna göre;

[27] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[28] LMA CLC/B/192/019/31522/268

- Reklam konusunda sigorta şirketlerinin merkezlerinin bu konuyla ilgilenmesine gerek olmadığı belki verilen ilanlarda tarife dışındaki şirketlerin doğru olmayan finansal bilgileri ifşa edilebileceği karara bağlanmıştır.[29]
- 1885'teki Ahşap Ahşap Yapılarla ilgili olarak alınan karadan sonra yapılan uygulamalarla şu an İzmir'de ahşap yapıların çoğunun çok daha güvenli yapılar haline getirildiği belirtilmiştir. Sonuç olarak bir önceki toplantıda alınan karar fesh edilmiştir. Burada İngiliz Sigorta şirketleri Pazar paylarını kaybetmemek için bu tarz bir yaklaşım geliştirmişlerdir. Zira tersi bir kararda ahşap evlerin sigortası tamamen tarife dışı sigorta şirketlerine bırakılmış olacaktı.[30]
- İtfaiye teşkilatı için primlerden alına ek ücret devam etmelidir kararı çıkmıştır.[31]
- İzmir Aydın Tren yolu için uygulanan prim seviyesi % 2 ½'de % 1 ½'ye indirilmiştir.[32]

Bir önceki toplantıda alınan kararlarla ilgili olarak İngiliz sigorta şirketlerinin kararları bu şekildeydi. Toplantı sarasında İzmir'de yeni faaliyete başlayan Lubeck Sigorta Şirketi'nin Sigorta Şirketleri İtfaiye teşkilatına katılma isteği de ele alınmış ve onay verilmiştir. Ayrıca bu şirket taifeye şirketi olmak istediğini belirmiş ve bu istekte kabul görmüştür.[33]

Toplantı notlarında dikkati çeken konu ise tarife şirketlerinin kedilerini yerli şirket olarak tanımlayıp tarife dışı şirketlere de "yabancı şirket" olarak tanımlamalarıdır.

3.3.2 İstanbul

İstanbul'da sigorta şirketleri İzmir'de olduğu gibi organize olabilmeleri biraz daha uzun sürdü. Fakat İngiliz sigorta şirketlerinin hem dünyadaki deneyim ve izlediği yol hem de bunu başarılı bir şekilde İzmir'de yapmış olmaları onlara İstanbul'da daha deneyimli bir şekilde hareket etme alanı verdi.

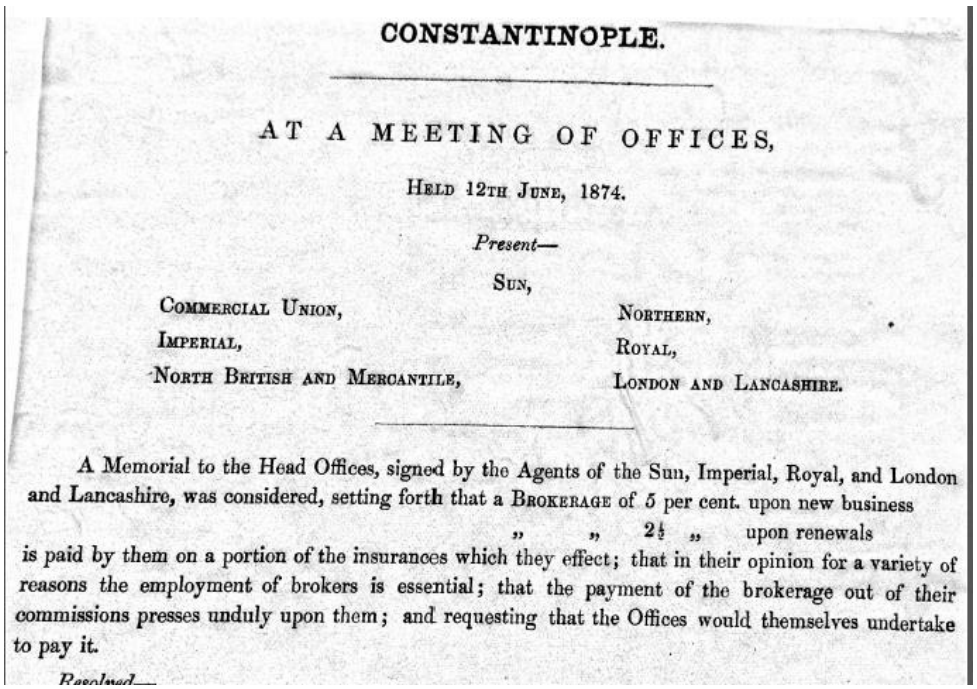
Şehrin yapısının sigorta açısından riskli ve kırılgan olması, 1870 yılında yaşanan büyük yangının şok edici etkisi ile birleşince sigorta şirketleri ilk başta bocaladılarsa da sonraki süreçte birlikte hareket etme eğilimleri güçlendi.

[29] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[30] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[31] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[32] LMA CLC/B/192/019/31522/268
[33] LMA CLC/B/192/019/31522/268

İngiliz Sigorta şirketlerinin ilk toplantısını 12 Haziran 1874 yılında yaptılar. Bu toplantıya İzmir'de olduğu gibi Sun sigorta şirketi başkanlık yapıyordu. Toplantıda Sun dışında Commercial Union, Northern, Imperial, Royal, Nırth British & Mercantile ve London & Lancashire sigorta şirketleri katıldı.[34]

Toplantının birlikte hareket etmek için kurumsal olarak atılmış bir adım olduğunu söylemek zordur. Zira toplantı konusun brokerlik ve brokerlerin alacağı komisyon üzerine bir uzlaşma çabası şeklinde geçmiştir.

Resim 3.11 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 12 Haziran 1874



CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES,

HELD 12TH JUNE, 1874.

Present—

SUN,

COMMERCIAL UNION, NORTHERN,
IMPERIAL, ROYAL,
NORTH BRITISH AND MERCANTILE, LONDON AND LANCASHIRE.

A Memorial to the Head Offices, signed by the Agents of the Sun, Imperial, Royal, and London and Lancashire, was considered, setting forth that a BROKERAGE of 5 per cent. upon new business
" " 2½ " upon renewals
is paid by them on a portion of the insurances which they effect; that in their opinion for a variety of reasons the employment of brokers is essential; that the payment of the brokerage out of their commissions presses unduly upon them; and requesting that the Offices would themselves undertake to pay it.

Resolved—

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/262

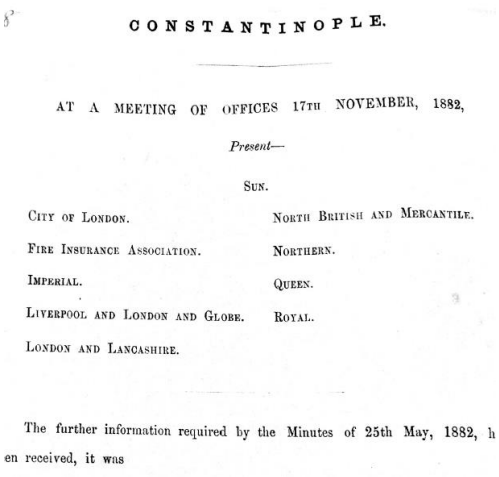
Toplantı sırasında bahsedilen sigorta şirketleri brokerlar aracılığıyla gelen yeni işlerde % 5, yenilenen poliçe başına da %2 ½ olacak şekilde bir prim ödemek istediklerini belirtmişlerdir. Konu ile ilgili olarak merkezlerinden gelen cevapta %5'in yüksek olduğu zira bu tutarın verilmesi halinde mevcut tarifenin altında bir prim tutarının sigorta şirketine kalacağı belirtilerek bu oranın %2 ½ olarak belirlendiği belirtilmiştir.[35]

[34] LMA CLC/B/192/019/31522/262
[35] LMA CLC/B/192/019/31522/262

25 Mayıs 1882'de yapılan toplantıya ise Sun'ın başkanlığında City of London, Northern, Commercial Union, North British & Mercantile, Imperial, Royal ve London & Lancashire katılır. Bu toplantıda 5 Nisan 1882 tarihli yeni tarifenin onaylanması görüşülür. Toplantı sonucunda Galata ve Pera'nın dışındaki bölgeler için yapılan tarifenin biraz daha ayrıntılı değerlendirmeye ihtiyaç duyulduğu bu nedenle tarifenin onayı için biraz daha zaman ihtiyaca duyulduğu fikri çıkar.

17 Kasım 1882'de yapılan diğer bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıya yine Sun başkanlık yapmış olup toplantıya City of London, North British & Mercantile, Northern, Imperial, Queen, Liverpool & London Globe, Royal, London & Lancashire ve Fire Insurance Association katılmıştır. Yangın Sigorta Birliği (Fire Insurance Association)'nin toplantıya katılması İngiliz sigorta şirketlerinin şehirdeki yangın sigortası konusundaki karar vericiliğinin bir göstergesi olduğunu düşünüyoruz.

Resim 3.12 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 17 Kasım 1882



CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES 17TH NOVEMBER, 1882,

Present—

SUN.

CITY OF LONDON. NORTH BRITISH AND MERCANTILE.

FIRE INSURANCE ASSOCIATION. NORTHERN.

IMPERIAL. QUEEN.

LIVERPOOL AND LONDON AND GLOBE. ROYAL.

LONDON AND LANCASHIRE.

The further information required by the Minutes of 25th May, 1882, h
en received, it was

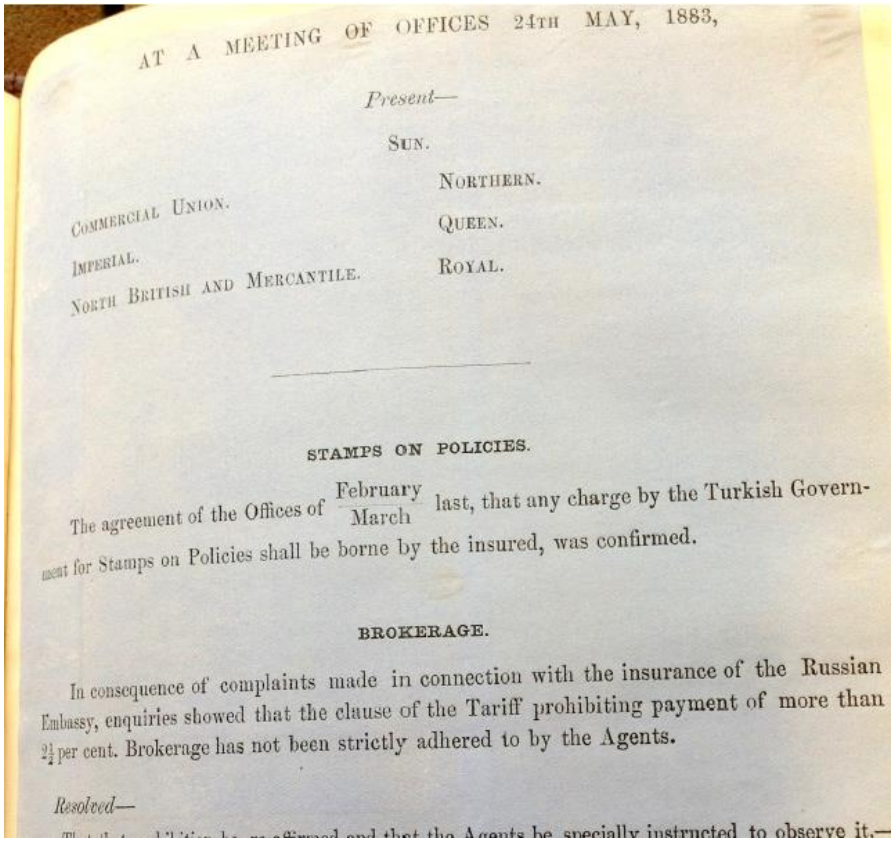
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Toplantıda yeni tarife onaylanmış ayrıca Çubuklu'da yeni açılan Petrol İstasyonu için prim tutarının %2 olmasına karar verilmiştir.[36]

24 Mayıs 1883'te ise Sun'ın başkanlığında Commercial Union, Northern, Imperial, Queen, North British & Mercantile ve Royal'in katıldığı bir toplantı düzenlendi.

[36] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Resim 3.13 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 24 Mayıs 1883[37]



AT A MEETING OF OFFICES 24TH MAY, 1883,

Present—

SUN.

COMMERCIAL UNION. NORTHERN.

IMPERIAL. QUEEN.

NORTH BRITISH AND MERCANTILE. ROYAL.

STAMPS ON POLICIES.

The agreement of the Offices of $\frac{\text{February}}{\text{March}}$ last, that any charge by the Turkish Government for Stamps on Policies shall be borne by the insured, was confirmed.

BROKERAGE.

In consequence of complaints made in connection with the insurance of the Russian Embassy, enquiries showed that the clause of the Tariff prohibiting payment of more than 2½ per cent. Brokerage has not been strictly adhered to by the Agents.

Resolved—

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Toplantı sırasında alınan kararlar şu şekildedir;

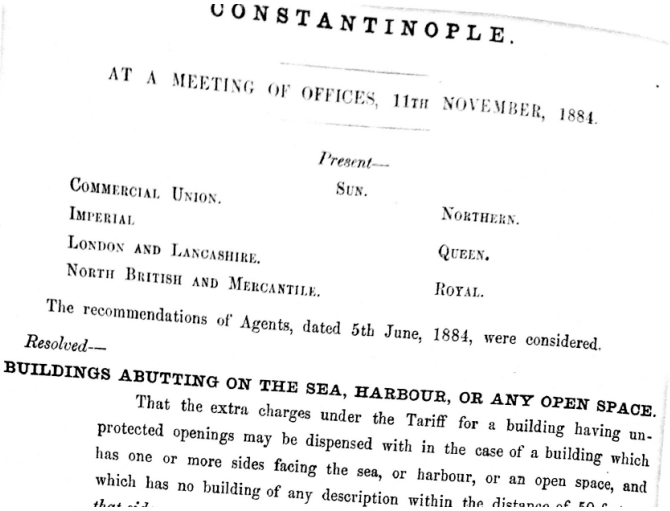
- Poliçelerden damga vergisi alınması konusu: Sigorta şirketleri bu konuda aynı yılın Şubat ve Mart ayların toplantılar yapmış ve bu toplantıların sonucunda ortaya çıkan bu verginin sigortalının ödemesi koşuluyla kabul edilme kararı bu toplantıda da onaylanmıştır.[38]
- Rusya konsolosluğunun yangın sigortası yapılması sırasında brokerlere komisyon oranın %2 ½ olarak sınırlandırılması şikayet konusu olmuştur. Broker komisyonun arttırılması isteği tarifenin altında prim fiyatı vermeye veya acente komisyonunun düşmesine neden olabileceği için reddedilmiştir.
- Tüccar Ralli'nin pamuk deposunun tarifedeki prim fiyatı % ¼ oranında arttırılmıştır.

[37] LMA CLC/B/192/019/31522/266
[38] LMA CLC/B/192/019/31522/266

- Bir önceki toplantıda Çubuklu'da yeni açılan Petrol İstasyonu için prim tutarının %2 olmasına karar verilmişti, müşteriden gelen talep üzerine prim % 1 ½ olarak belirlenmiştir.

11 Kasım 1884'te yapılan başka bir toplantı Sun'ın başkanlığında yapılmıştır. Toplantıya Commercial Union, Northern, Imperial, Queen, North British & Mercantile, Royal ve London & Lancashire şirketleri katılmıştır.

Resim 3.14 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 11 Kasım 1884



CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES, 11TH NOVEMBER, 1884.

Present—

COMMERCIAL UNION. SUN.
IMPERIAL NORTHERN.
LONDON AND LANCASHIRE. QUEEN.
NORTH BRITISH AND MERCANTILE. ROYAL.

The recommendations of Agents, dated 5th June, 1884, were considered.

Resolved—

BUILDINGS ABUTTING ON THE SEA, HARBOUR, OR ANY OPEN SPACE.

That the extra charges under the Tariff for a building having unprotected openings may be dispensed with in the case of a building which has one or more sides facing the sea, or harbour, or an open space, and which has no building of any description within the distance of 50 f

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

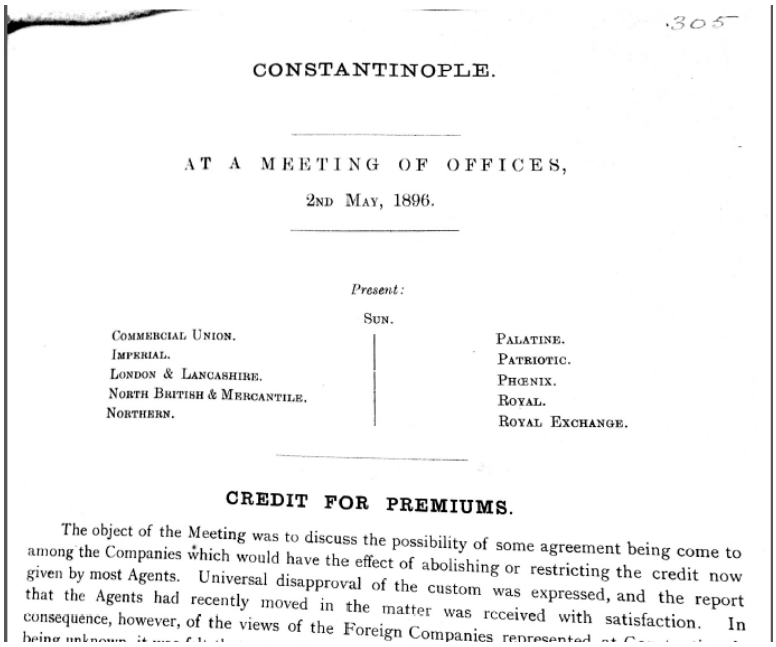
Toplantı sırasında bir çok konu görüşülmüş olup bunları şöyle özetleyebiliriz;

- Binaların bir yanının yangına karşı korunaksız olması; denize, limana veya herhangi bir şeye dayalı olmaması durumunda tarifeye ek olarak prim talep edilebilecektir.[39]
- Toplantıda yangın duvarının ne olduğu ne nasıl olması gerektiği ile ilgili teknik detay da verilmiştir. Buna göre yangın duvarları iki bina arasına veya binanın yangına karşı olan noktasında olmalı, binanın yüksekliği ne kadarsa o kadar yüksekte olmalıdır. Yangın duvarları taş veya briket olabileceği gibi en az 14 inç kalınlığında olmalıdır. Tarifede bir bina taş veya ahşap olabilir ve bir diğer taş veya ahşap binaya tarifede belirtilen uzaklığa sahip olmasa bile bu iki bina arasında yangın duvarı varsa bu binalar için ekstra prim talep edilmez.[40]

[39] LMA CLC/B/192/019/31522/266
[40] LMA CLC/B/192/019/31522/266

- Bir önceki toplantıda tüccar Ralli'nin pamuk deposunun tarifedeki prim fiyatı % ¼ oranında arttırılmıştı, bu karar iptal edilmiştir.[41]
- Yeni İstanbul Gümrük Binası: Yeni taş yapı yönetmeliğine göre yapıldığı ve eski gümrük binasına göre çok daha iyi yapım olduğu için prim tutarı yıllık % ¾ olarak belirlenmiştir. Eski gümrük binasının primi yıllık % 1 ¼ olarak belirlenmiştir.

1894 yılında yine çeşitli toplantılar yapılmış olup konular genellikle Osmanlı İmparatorluğu Devleti'nin çıkarmaya çalıştığı sigortacılık kanuni ile ilgiliydi.
2 Mayıs 1896 yılında yapılan toplantı yine Sun'ın başkanlığında yapılmıştır.
Resim 3.15 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 2 Mayıs 1896



305

CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES,

2ND MAY, 1896.

Present:

SUN.

COMMERCIAL UNION.
IMPERIAL.
LONDON & LANCASHIRE.
NORTH BRITISH & MERCANTILE.
NORTHERN.

PALATINE.
PATRIOTIC.
PHŒNIX.
ROYAL.
ROYAL EXCHANGE.

CREDIT FOR PREMIUMS.

The object of the Meeting was to discuss the possibility of some agreement being come to among the Companies which would have the effect of abolishing or restricting the credit now given by most Agents. Universal disapproval of the custom was expressed, and the report that the Agents had recently moved in the matter was received with satisfaction. In consequence, however, of the views of the Foreign Companies represented at

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

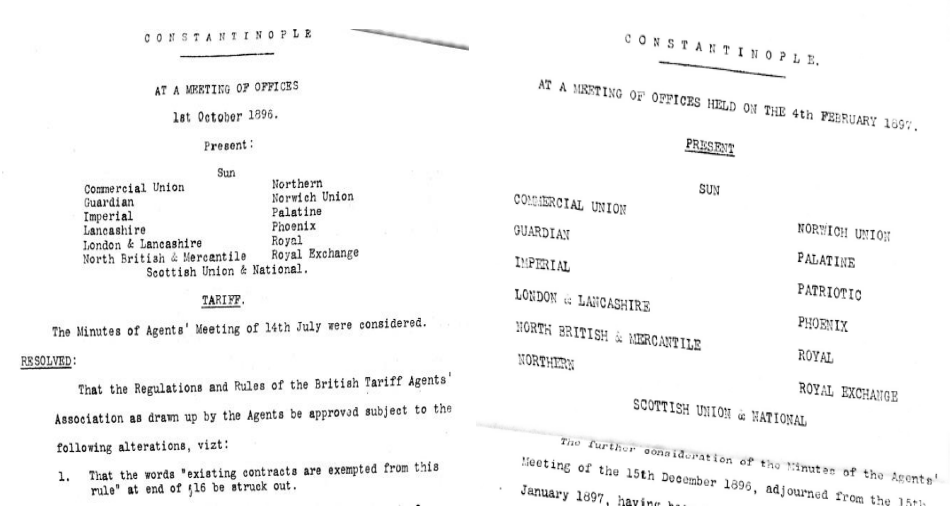
Toplantının asıl konusu prim ödemelerinin taksitli olarak yapılmasıdır. Sigorta şirketlerinin merkezlerinden gelen görüşler prim ödemelerinin taksitle yapılmasının uluslararası olarak bir örneği olmadığı bu nedenle vadelendirilmiş prim ödemelerinin kaldırılması gerektiği şeklindeydi. İngiliz Sigorta Şirketleri İstanbul'da faaliyet gösteren diğer sigorta şirketleri ile görüşmüş ve sonuç olarak bu uygulamanın kaldırılmasının sigorta penetrasyonu açısından ciddi sıkıntılar doğurabileceği düşünülmüştür. Konu ile ilgili olarak çıkan karar ise primin 3 ay

[41] LMA CLC/B/192/019/31522/266

içinde tamamının ödenmesi gerektiği kısa süreli sigortalarda ise prim tutarının hemen ödenmesi şeklindedir.[42]

Toplantılar süreç içerisinde artarak devam etti. Bazen komisyon oranları bazen de tarife konuşuluyor ve karara bağlanıyordu.

Resim 3.16 İstanbul Sigorta Şirket Toplantıları Muhtelif Tarihler



CONSTANTINOPLE

AT A MEETING OF OFFICES

1st October 1896.

Present:

Sun

Commercial Union — Northern
Guardian — Norwich Union
Imperial — Palatine
Lancashire — Phoenix
London & Lancashire — Royal
North British & Mercantile — Royal Exchange
Scottish Union & National.

TARIFF.

The Minutes of Agents' Meeting of 14th July were considered.

RESOLVED:

That the Regulations and Rules of the British Tariff Agents' Association as drawn up by the Agents be approved subject to the following alterations, vizt:

1. That the words "existing contracts are exempted from this rule" at end of ¶16 be struck out.

CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES HELD ON THE 4th FEBRUARY 1897.

PRESENT

SUN

COMMERCIAL UNION — NORWICH UNION
GUARDIAN — PALATINE
IMPERIAL — PATRIOTIC
LONDON & LANCASHIRE — PHOENIX
NORTH BRITISH & MERCANTILE — ROYAL
NORTHERN — ROYAL EXCHANGE
SCOTTISH UNION & NATIONAL

The further consideration of the Minutes of the Agents' Meeting of the 15th December 1896, adjourned from the 15th January 1897, having [illegible]

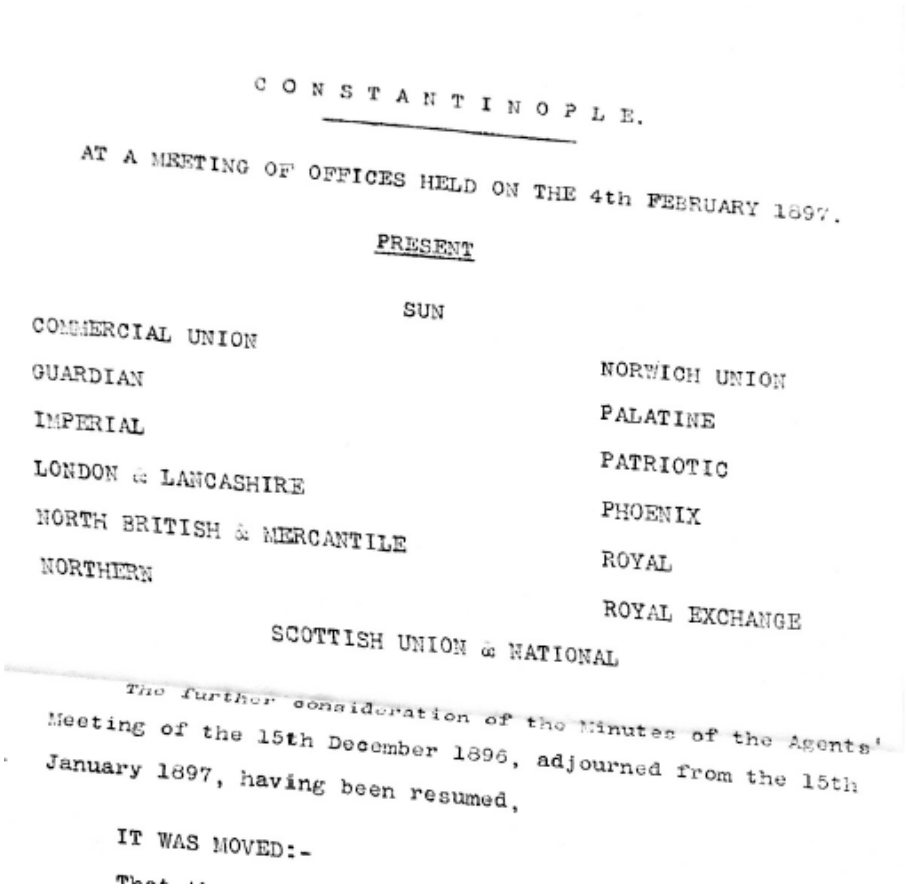
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

İngiliz sigorta şirketlerin yaptığı tarife sistemine girmek isteyen İngiliz sigorta şirketleri olduğu gibi çıkmak isteyenler de vardı. Bunlardan en dikkati çeken şirket ise şehirdeki önemli şirketlerden biri olan Royal'di.

4 Şubat 1897 yılında yapılan toplantı Sun'ın başkanlığında 14 İngiliz sigorta şirketi'nin katılımı ile gerçekleşmiştir. İlk konu acente komisyon oranlarıdır. Normal koşullar altında acente komisyon oranı %10'du. Sigorta şirket temsilcileri tavsiye niteliğinde bu komisyon oranının yükseltilerek %17 ½'ye çıkarılmasını talep etmişlerdir.

[42] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Resim 3.17 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 4 Şubat 1897



CONSTANTINOPLE.

AT A MEETING OF OFFICES HELD ON THE 4th FEBRUARY 1897.

PRESENT

SUN

COMMERCIAL UNION
GUARDIAN
IMPERIAL
LONDON & LANCASHIRE
NORTH BRITISH & MERCANTILE
NORTHERN
NORWICH UNION
PALATINE
PATRIOTIC
PHOENIX
ROYAL
ROYAL EXCHANGE
SCOTTISH UNION & NATIONAL

The further consideration of the Minutes of the Agents' Meeting of the 15th December 1896, adjourned from the 15th January 1897, having been resumed,

IT WAS MOVED:-

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

İkinci konu ise İngiliz sigorta şirketlerinin uyguladıkları tarifeyi askıya alabilecekleri veya beyanatları ile artık bu tarifeyi uygulamayacaklarını belirtebilmeleri ile ilgilidir. Buna göre bir sigorta şirketi merkezin yönlendirmesi ile tarifeden çıkabilir. Çıktıktan sonra arasında koasürans bağı bulunan diğer sigorta şirketleri ile hemen iletişime geçerek bir toplantı gerçekleştirecek ve poliçeler için paylar yeniden belirlenecektir.[43] Bu toplantı sonrasında Royal bu notlara dayanarak tarifeden çıktığını belirtmiştir.

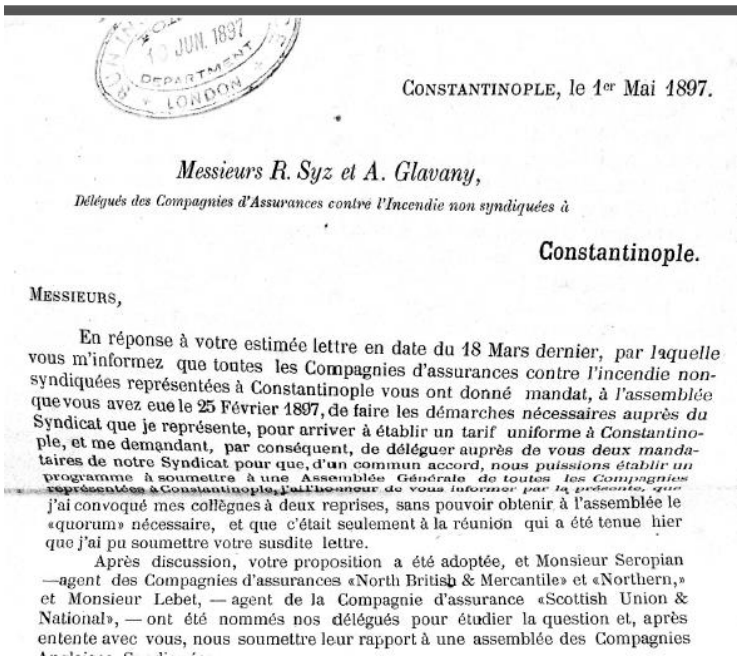
Anlaşıldığı kadarıyla İstanbul'da faaliyet gösteren sigorta şirketleri çoğunlukla ülke menşeilerine göre bir araya gelerek kendi tarifelerin oluşturuyor ve o tarifeye uygun olarak sigorta işlemlerini yapıyordu. Bu da şehirde birçok farklı tarifenin varlığına neden oluyordu. İngilizler bu durumu tarifeye dâhil olan şirketler

[43] LMA CLC/B/192/019/31522/266

ve tarife dışı şirketler olarak tanımlıyorlardı. Rekabetin artması ve her iki taraf için de zarar verici bir boyuta ulaşması bu iki farklı gruptaki şirketleri bir arayışa itmiştir. Royal sigorta acentesi N.E.Maltass İngiliz sigorta şirketlerinin Sun'ın yerine yeni başkan olarak seçilmesinden sonra bu arayışlar daha da artmıştır.

Bunun üzerine 25 Şubat 1897'de İngiliz sigorta şirketleri bir araya gelerek uzun bir tartışma sürecine girmişlerdir. Sonuç olarak tarife dışında yer alan sigorta şirketleri ile ilişkiye geçilmesi ve ortak bir zeminde hareket edilip edilemeyeceğinin görüşülmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine İngiliz sigorta şirketleri kendilerini temsilen bu görüşmeleri yürütmek üzere North British & Mercantile ve Northern'in acentesi olan Seropian seçilmiştir.[44]

Resim 3.18 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 1 Mayıs 1897 [45]



1 JUIN 1897
DEPARTMENT
LONDON

CONSTANTINOPLE, le 1er Mai 1897.

Messieurs R. Syz et A. Glavany,

Délégués des Compagnies d'Assurances contre l'Incendie non syndiquées à

Constantinople.

MESSIEURS,

En réponse à votre estimée lettre en date du 18 Mars dernier, *par laquelle* vous m'informez que toutes les Compagnies d'assurances contre *l'incendie non-*syndiquées représentées à Constantinople vous ont donné *mandat, à l'assemblée* que vous avez eue le 25 Février 1897, de faire les démarches *nécessaires auprès du* Syndicat que je représente, pour arriver à établir un tarif *uniforme à Constantino-*ple, et me demandant, par conséquent, de déléguer auprès de vous deux *manda-*taires de notre Syndicat pour que, d'un commun accord, *nous puissions établir un* programme à soumettre à une Assemblée Générale de toutes les *Compagnies* représentées à Constantinople, j'ai l'honneur de vous informer par la présente, que j'ai convoqué mes collègues à deux reprises, sans pouvoir obtenir à l'assemblée le «quorum» nécessaire, et que c'était seulement à la réunion qui a été tenue hier que j'ai pu soumettre votre susdite lettre.

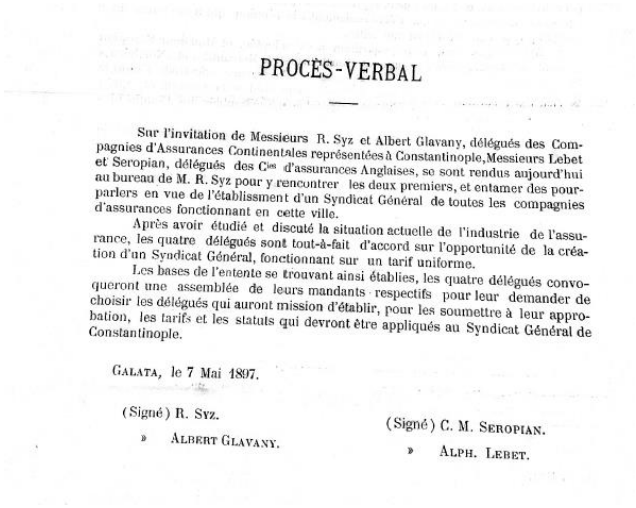
Après discussion, votre proposition a été adoptée, et Monsieur Seropian —agent des Compagnies d'assurances «North British & Mercantile» et «Northern,» et Monsieur Lebet, — agent de la Compagnie d'assurance «Scottish Union & National», — ont été nommés nos délégués pour étudier la question et, après entente avec vous, nous soumettre leur rapport à une assemblée des Compagnies

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Bunun üzerine bir tarafta İngiliz Sigorta Şirketlerini ve Sendikasını temsilen Seropian diğer tarafta ise Yabancı Yangın Sigorta Şirketleri Temsilcisi göreviyle Albert Glavany 7 Mayıs 1897 yılında bir araya gelerek tarifelerin birleştirilmesi ve tek bir yangın sendikası olarak şehirde faaliyet gösterilmesini görüşürler.[46]

[44] LMA CLC/B/192/019/31522/266
[45] LMA CLC/B/192/019/31522/266
[46] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Resim 3.19 Yangın Sendika Görüşmeleri



PROCÈS-VERBAL

Sur l'invitation de Messieurs R. Syz et Albert Glavany, délégués des Compagnies d'Assurances Continentales représentées à Constantinople, Messieurs Lebet et Seropian, délégués des Cies d'assurances Anglaises, se sont rendus aujourd'hui au bureau de M. R. Syz pour y rencontrer les deux premiers, et entamer des pourparlers en vue de l'établissment d'un Syndicat Général de toutes les compagnies d'assurances fonctionnant en cette ville.

Après avoir étudié et discuté la situation actuelle de l'industrie de l'assurance, les quatre délégués sont tout-à-fait d'accord sur l'opportunité de la création d'un Syndicat Général, fonctionnant sur un tarif uniforme.

Les bases de l'entente se trouvant ainsi établies, les quatre délégués convoqueront une assemblée de leurs mandants respectifs pour leur demander de choisir les délégués qui auront mission d'établir, pour les soumettre à leur approbation, les tarifs et les statuts qui devront être appliqués au Syndicat Général de Constantinople.

GALATA, le 7 Mai 1897.

(Signé) R. SYZ.
» ALBERT GLAVANY.

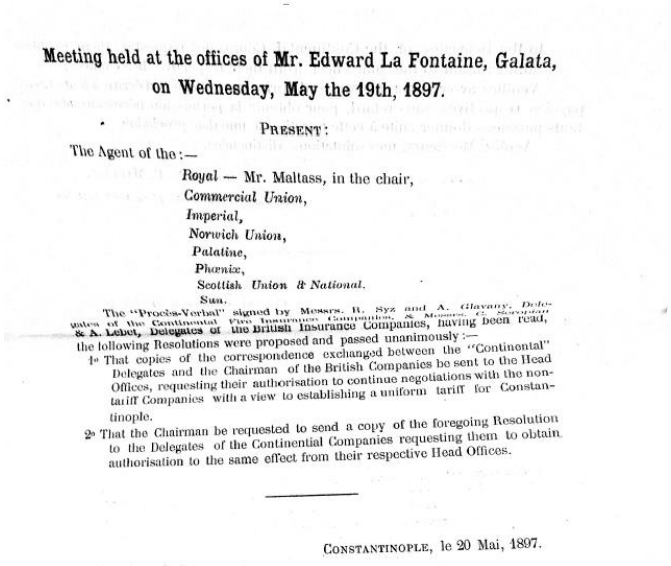
(Signé) C. M. SEROPIAN.
» ALPH. LEBET.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Bu görüşmenin ardından İngiliz Sigorta Şirketleri bir araya gelerek nasıl bir politika izleyeceklerini belirlemeye çalışırlar.

Toplantı tek tarife görüşmesinden hemen sonra 19 Mayıs 1897 yılında Royal'in başkanlığında 8 İngiliz Sigorta Şirketi ile yapılmıştır.

Resim 3.20 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı 19 Mayıs 1897



Meeting held at the offices of Mr. Edward La Fontaine, Galata, on Wednesday, May the 19th, 1897.

PRESENT:

The Agent of the:—

Royal — Mr. Maltass, in the chair,
Commercial Union,
Imperial,
Norwich Union,
Palatine,
Phœnix,
Scottish Union & National.
Sun.

The "Procès-Verbal" signed by Messrs. R. Syz and A. *Glavany*, Delegates of the Continental Fire Insurance Companies, & Messrs. C. Seropian & A. Lebet, Delegates of the British Insurance Companies, having been read, the following Resolutions were proposed and passed unanimously:—

1° That copies of the correspondence exchanged between the "Continental" Delegates and the Chairman of the British Companies be sent to the Head Offices, requesting their authorisation to continue negotiations with the non-tariff Companies with a view to establishing a uniform tariff for Constantinople.

2° That the Chairman be requested to send a copy of the foregoing Resolution to the Delegates of the Continential Companies requesting them to obtain authorisation to the same effect from their respective Head Offices.

CONSTANTINOPLE, le 20 Mai, 1897.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

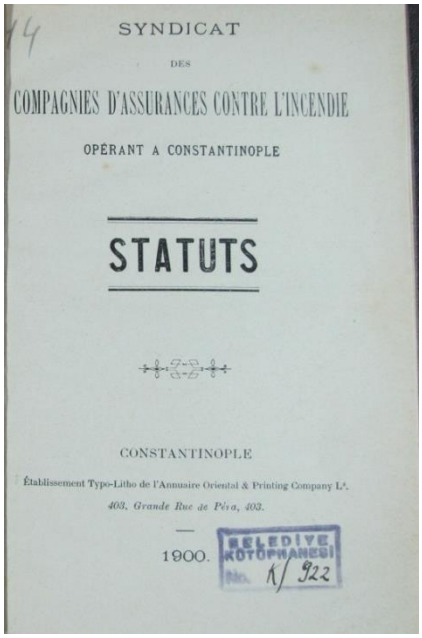
Çıkan sonuçlar ise tek tarife ve sendika ile ilgili olarak yapılan görüşmelerin detayları merkezlere gönderilerek onların görüşlerinin sorulmasıdır. İngiliz sigorta şirketleri merkezlerin olumlu görüş vereceklerini düşündükleri için artık pratik olarak yeni tek tarifeli ve tüm sigorta şirketlerini kapsayacak sendikanın üyelik sistemi, tarife sistemi vb detaylarını da görüşmeye başlamışlardır.[47] Süreç kısa sürmedi fakat iki tarafın da olumlu yaklaşımı sonucu 1900'de sendikanın kuruluşu ve ilk tarifenin de ilanı ile sonuçlandı.

12 Temmuz 1900 tarihinde 44 sigorta şirketinin bir araya gelmesi ile sendika kuruluşunu yapar. Kuruluştan hemen sonra da 1 Ağustos 1900'de tarifesini kitapçık olarak bastırarak üyelerine dağıtır.

Böylece İngiliz Sigorta şirketlerinin 1874'ten beri bir araya gelerek yapmaya başladıkları toplantıların sonucu 1900 yılında 44 sigorta şirketinin ortak bir temelde hareket etmeye taahhüt ettiği bir birlik halini almıştır.

Böylece Osmanlı sigortacılık piyasası bütünleşmiş sigorta uygulamasının sağlam temellerde gelişmesi ve hem sigortacı hem de sigortalıya fayda sağlayacak şekilde örgütlenmesinin başlangıcı yapılmış oluyordu.

Resim 3.21 Yangın Sendikası Yönetmeliği–1900[48]


SYNDICAT

DES

COMPAGNIES D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE

OPÉRANT A CONSTANTINOPLE

STATUTS

CONSTANTINOPLE

Établissement Typo-Litho de l'Annuaire Oriental & Printing Company Lᵗᵈ.

403, Grande Rue de Péra, 403.

1900.

BELEDİYE KÜTÜPHANESİ

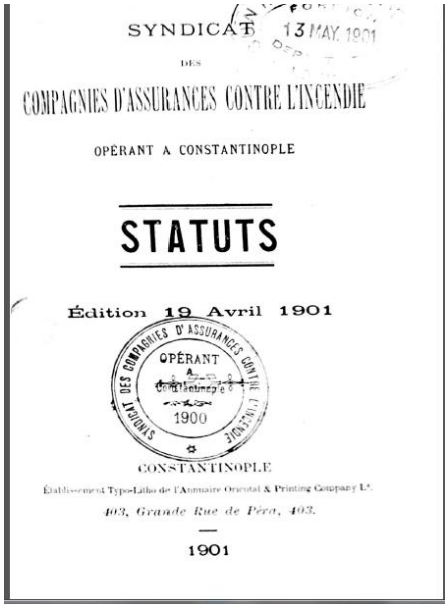
[47] LMA CLC/B/192/019/31522/266

[48] Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople, Status, İstanbul, 1900

Kaynak: Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople, Status, İstanbul, 1900

Birliğin çalışma detaylarının anlatıldığı bu kitapçık 1901'de tekrar basılmıştır.

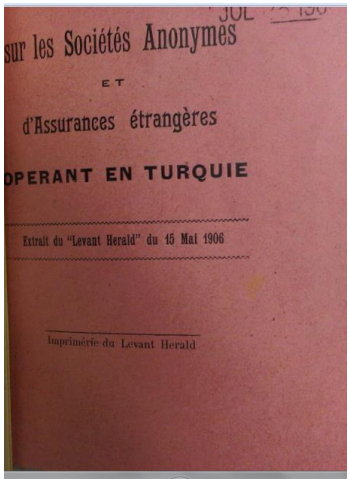
Resim 3.22 Yangın Sendikası Yönetmeliği–1901


SYNDICAT
13 MAY. 1901
DES
COMPAGNIES D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE
OPÉRANT A CONSTANTINOPLE
STATUTS
Édition 19 Avril 1901
SYNDICAT DES COMPAGNIES D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE
OPÉRANT
A
Constantinople
1900
CONSTANTINOPLE
Établissement Typo-Litho de l'Annuaire Oriental & Printing Company L.d
403, Grande Rue de Péra, 403.
1901

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Yeni sendika hem uyguladığı politikalarla kendisine üye olan sigorta şirketlerinin çıkarlarını koruyor hem de şehirdeki değişen koşullara uygun olarak yeni tarifeler oluşturuyordu. Bu değişimi bastırılan tarife kitapçıklarından da izlemek mümkündür.

Resim 3.23 Yangın Sendikası Yönetmeliği–1906


sur les Sociétés Anonymes
ET
d'Assurances étrangères
OPERANT EN TURQUIE
Extrait du "Levant Herald" du 15 Mai 1906
Imprimerie du Levant Herald

Kaynak: FO 368/59/4

3.4 Yangın Prim Tarifeleri

19.yüzyılın ikinci yarısından sonra uluslararası bir hal alan sigortacılığın en önemli unsurlarından bir tanesi de tarifelerdi. Yangın sigorta şirketleri faaliyet göstermeye başladıkları şehirlerde öncelikle şehirdeki yapıları genel olarak inceleyip bu bilgileri hedef müşteri gruplarına göre gruplayıp bir tarife oluşturuyorlardı. Mesela Sun sigorta şirketi İzmir'de faaliyete başladıktan sonra Frenkleri ve onların yaşadıkları ve çalıştıkları yapıların risk analizi yapılarak tarife oluşturulmuştur.

Tarifeler ilk yapıldıkları zaman kapsamı dar ve içeriklerinde özel koşullar fazladır. Şehir daha tanımlanabilir ve risk analizleri yapılabilir oldukça zamanda bu içerikler daha da sadeleşmeye aynı zamanda tarife kapsamı da genişlemeye başlar. Sıkı risk analizi yapan ve büyümeden çok karlılığa önem veren şirketler riskleri primleştirirken daha seçici olup prim düzeyleri yüksektir. Büyümeye ve Pazar payını arttırmaya çalışan şirketlerin tarifesi ise daha geniş olup prim tarifleri diğerlerine göre daha ucuzdur.

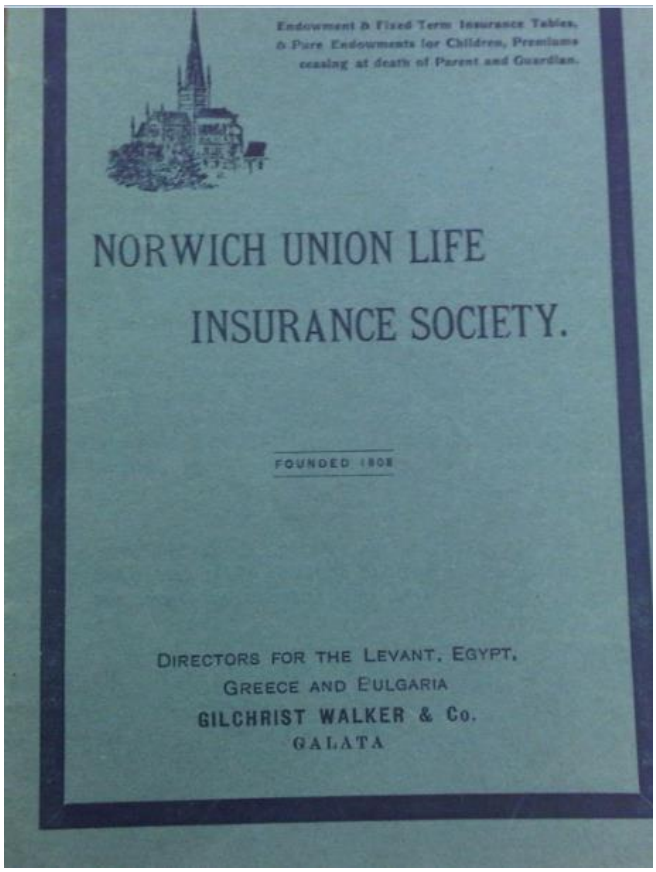
Prim tarifesinin olmadığı bir yerde bağımsız bir sigortadan bahsetmekte mümkün değildir. Zira tarifenin olmadığı bir durumda bir sigorta talebi acente olmadığı için şehirdeki bankaya yapılır. Banka konuyu İngiltere'deki sigorta şirketine bildirir. Sigorta şirketi bankadan risk analizi yapabilmek için çeşitli teknik bilgiler talep edilir ve banka da bunu müşteriden sağlayarak sigorta şirketine bildirir. Sigorta şirketi elindeki bilgilerden çok da sağlıklı olmayan ve genelde yüksek bir prim çıkarır ve müşteri uygun bulursa primi banka aracılığıyla alırdı. Banak bu işlemi yan bir iş olarak ve bir komisyon karşılığında yapardı. Bu iş akışı küçük çaplı bir sigorta talebi olması halinde bile böyle işlediği için sigorta doğal olarak o şehirde kökleşemiyordu.

Tarifenin olması sigorta şirketinin o şehirdeki acentesinin bu işlemleri kendi başına yapmasını sağlıyordu. Böylece ciddi bir operatif yükten kurtulup o şehirde büyüme sağlayabiliyordu.

Tarifenin uygulanması deniz nakliyat ve hayat sigortalarında kolaydı. Zira deniz nakliyat sigortasında; geminin yükü, geminin yaşı ve teknik donanımı, taşınacak yükün cinsi ve miktarı, gemi kaptanının deneyimi, yola çıkış ve varış limanı gibi bilgilerin bilinmesi otomatik olarak primin ortaya çıkmasını sağlıyordu.

Hayat sigortalarında ise durum çok daha kolaydı, zira ortalama yaş çok uç örnekler olmadığı sürece genel olarak aynıydı ve kolaylıkla İngiltere'deki hayat sigorta birikim tablosu Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanabiliyordu.

Resim 3.24 Norwich Union Hayat Sigorta Tarifesi Kitapçığı



Kaynak: Norwich Union Life Insurance Society, **Tariff**, İstanbul, 1906

Norwich Union İngiliz bir sigorta şirketi olup yukarıdaki tarife kitapçığında da görüldüğü gibi aynı tarife Osmanlı İmparatorluğu'nda, Doğu Akdeniz'de, Mısır'da, Yunanistan ve Bulgaristan'da geçerlidir. Bunun karşılığında yangın sigortasında ise aynı durumun o dönem için olması mümkün değildir. Çünkü yukarıda bahsedilen ülkelerin şehirleri birbirinden farklıdır. Bu anlamda aynı yangın tarifesinin kullanılması mümkün değildir.

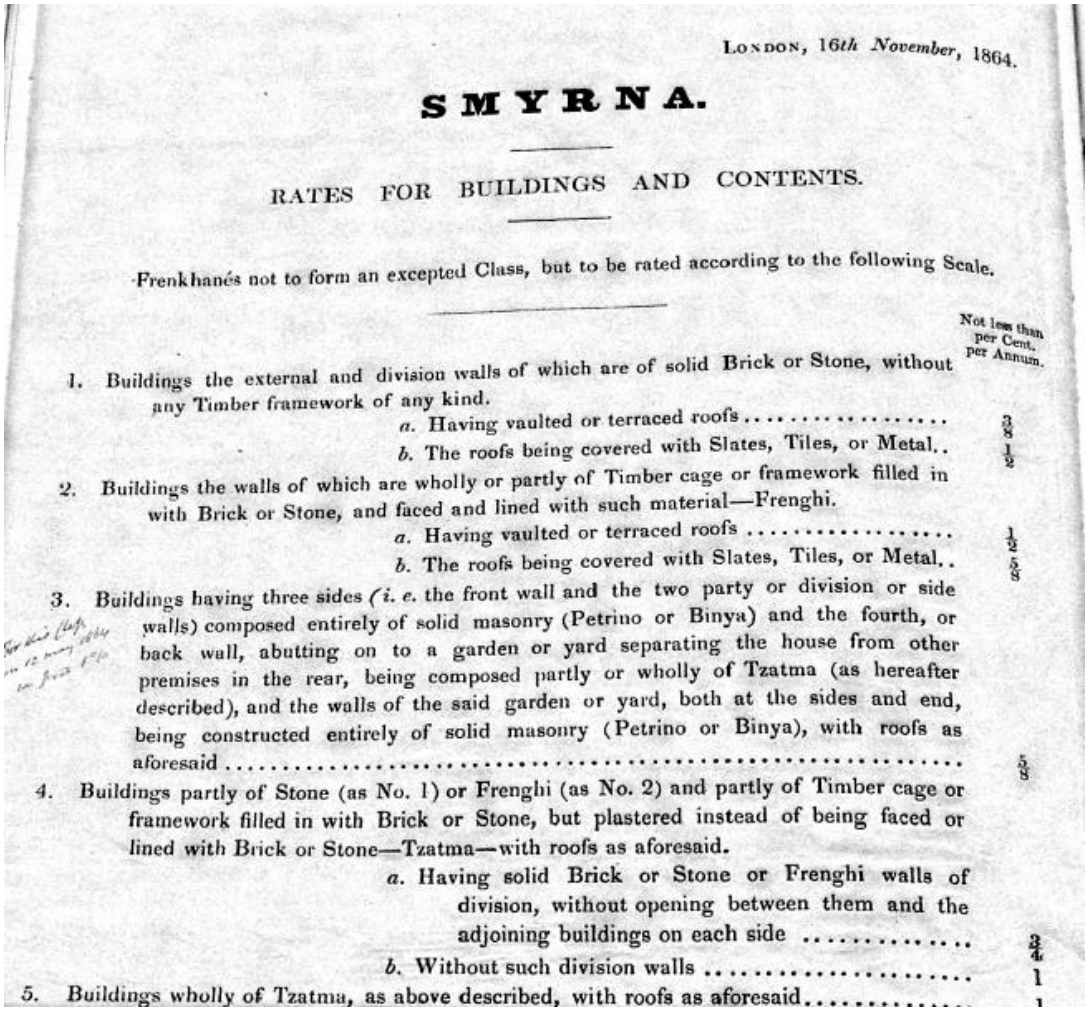
3.4.1 İzmir

Sun sigorta şirketi 1863 yılında İzmir'de acente açtıktan sonra şehir ile ilgili teknik analiz yapmaya başladı. Sun'ın İzmir acentesi Henry Rose analizlerinin sonucunda şehrin genel fiziki ve toplumsal yapısını, kullanılan dilleri, yabancı

şirketleri, trenyolu projelerini vb bilgilerini çıkardı ve merkeze gönderdi. Sun'ın Londra merkezi bu bilgileri analiz ederek şehrin ilk tarifesini oluşturdu.

Bu tarife 16 Kasım 1864 tarihli olup ilk kez şehirde faaliyet gösyteren bir sigorta şirketi için olması gerektiği şekilde içeriği kısa ve prim seviyesi yüksekti.

Resim 3.25 İzmir Yangın Tarifesi 16 Kasım 1864



LONDON, 16th November, 1864.

SMYRNA.

RATES FOR BUILDINGS AND CONTENTS.

Frenkhanés not to form an excepted Class, but to be rated according to the following Scale.

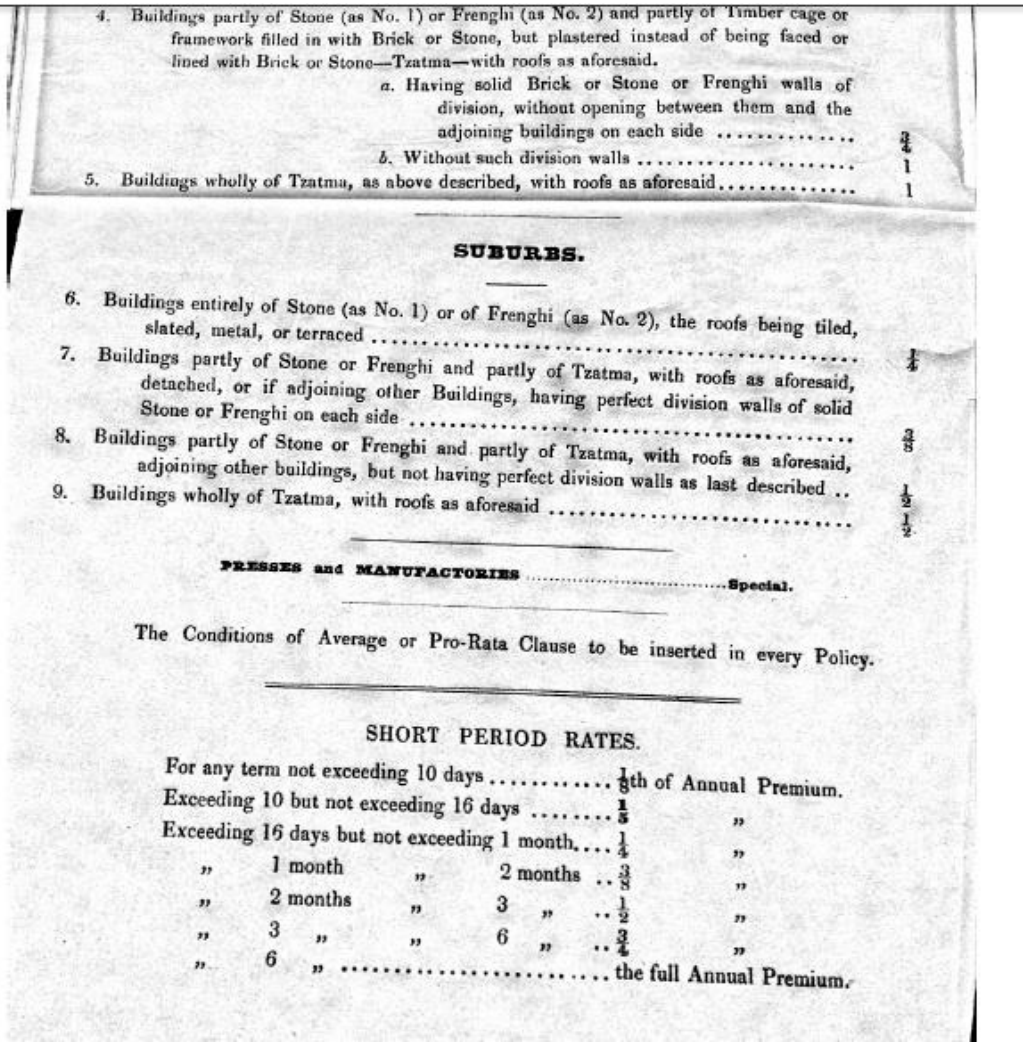
	Not less than per Cent. per Annum.
1. Buildings the external and division walls of which are of solid Brick or Stone, without any Timber framework of any kind.	
a. Having vaulted or terraced roofs	3/8
b. The roofs being covered with Slates, Tiles, or Metal	1/2
2. Buildings the walls of which are wholly or partly of Timber cage or framework filled in with Brick or Stone, and faced and lined with such material—Frenghi.	
a. Having vaulted or terraced roofs	1/2
b. The roofs being covered with Slates, Tiles, or Metal	5/8
3. Buildings having three sides (*i. e.* the front wall and the two party or division or side walls) composed entirely of solid masonry (Petrino or Binya) and the fourth, or back wall, abutting on to a garden or yard separating the house from other premises in the rear, being composed partly or wholly of Tzatma (as hereafter described), and the walls of the said garden or yard, both at the sides and end, being constructed entirely of solid masonry (Petrino or Binya), with roofs as aforesaid	5/8
4. Buildings partly of Stone (as No. 1) or Frenghi (as No. 2) and partly of Timber cage or framework filled in with Brick or Stone, but plastered instead of being faced or lined with Brick or Stone—Tzatma—with roofs as aforesaid.	
a. Having solid Brick or Stone or Frenghi walls of division, without opening between them and the adjoining buildings on each side	3/4
b. Without such division walls	1
5. Buildings wholly of Tzatma, as above described, with roofs as aforesaid	1

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

Bu tarifedeki en ucuz prim % 3/8'den başlayıp %1 olarak belirlenmiştir. %3/8 primi Sun için şehirdeki en sağlam olarak gördükleri taş yapılar, %1 ise ahşap ve taş karışımlı yapılar için prim düzeyidir. Ayrıca şehrin sadece merkezi için değil şehrin kırsal alanları için de bir tarife olup şehre göre biraz daha yüksek prim öngörülmektedir. Diğer taraftan tarifede matbaalar ve küçük çaplı üretim noktaları için bir prim belirtilmemiş olup özel olarak değerlendirilip ona göre fiyatlama

yapılacağı belirtilmiştir. Ayrıca Sun kısa süreli olarak da sigorta seçeneği sunmakta olup bunların primleri diğerlerine göre daha yüksektir. [49]

Resim 3.26 İzmir Yangın Tarifesi 16 Kasım 1864-İzmir Kırsalı



4. Buildings partly of Stone (as No. 1) or Frenghi (as No. 2) and partly of Timber cage or framework filled in with Brick or Stone, but plastered instead of being faced or lined with Brick or Stone—Tzatma—with roofs as aforesaid.
   a. Having solid Brick or Stone or Frenghi walls of division, without opening between them and the adjoining buildings on each side ..... ¾
   b. Without such division walls 1
5. Buildings wholly of Tzatma, as above described, with roofs as aforesaid..... 1

SUBURBS.

6. Buildings entirely of Stone (as No. 1) or of Frenghi (as No. 2), the roofs being tiled, slated, metal, or terraced ..... ¼
7. Buildings partly of Stone or Frenghi and partly of Tzatma, with roofs as aforesaid, detached, or if adjoining other Buildings, having perfect division walls of solid Stone or Frenghi on each side ..... ⅜
8. Buildings partly of Stone or Frenghi and partly of Tzatma, with roofs as aforesaid, adjoining other buildings, but not having perfect division walls as last described .. ½
9. Buildings wholly of Tzatma, with roofs as aforesaid ..... ½

PRESSES and MANUFACTORIES .....Special.

The Conditions of Average or Pro-Rata Clause to be inserted in every Policy.

SHORT PERIOD RATES.

For any term not exceeding 10 days ..... ⅛th of Annual Premium.
Exceeding 10 but not exceeding 16 days ..... ⅕ „
Exceeding 16 days but not exceeding 1 month.... ¼ „
„ 1 month „ 2 months .. ⅜ „
„ 2 months „ 3 „ .. ½ „
„ 3 „ „ 6 „ .. ¾ „
„ 6 „ ..... the full Annual Premium.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267

İzmir'de dha sonraki süreçte öncelikle İngiliz Sigorta Şirketleri bir araya gelerek ortak bir tarife üzerinde anlaşma sağlayarak o tarife üzerinden prim belirleme şeklinde hareket ettiler.

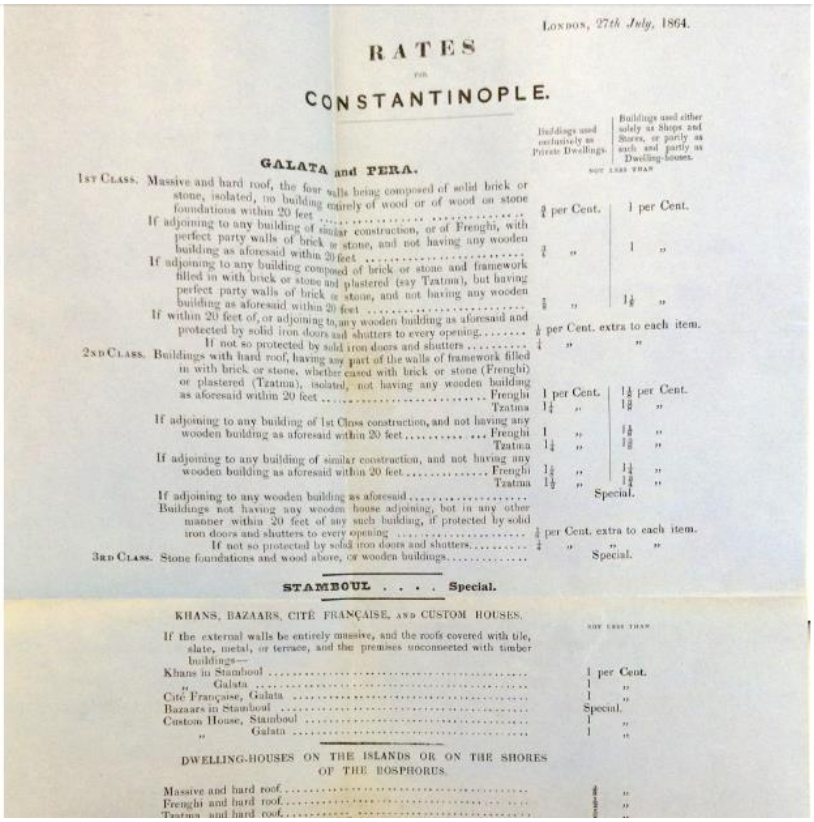
3.4.2 İstanbul

Sun İzmir'e göre İstanbul'da organizasyon ve teknik sorunlarla boğuşmuştur. Buna rağmen 27 Temmuz 1864 yılında ilk tarifesini yapmıştır. Tarife; Sun'ın Londra

[49] LMA CLC/B/192/019/31522/267

ofisinde yapılıp İstanbul'daki acentesine gönderilmiştir. Tarife incelendiğinde ise içerik itibarıyla İzmir'e göre daha anlaşılır ve teknik açıdan öndedir. Zira tarifede sadece binanın teknik özellikleri dikkate alınarak bir prim belirleme değil aynı zamanda binanın kullanım şekline göre bir primi belirlenmektedir.

Resim 3.27 İstanbul Yangın Tarifesi-27 Temmuz 1864



LONDON, 27th July, 1864.

RATES
FOR
CONSTANTINOPLE.

GALATA and PERA.

		Buildings used exclusively as Private Dwellings.	Buildings used either solely as Shops and Stores, or partly as such and partly as Dwelling-houses. NOT LESS THAN
1ST CLASS. Massive and hard roof, the four walls being composed of solid brick or stone, isolated, no building entirely of wood or of wood on stone foundations within 20 feet		¾ per Cent.	1 per Cent.
If adjoining to any building of similar construction, or of Frenghi, with perfect party walls of brick or stone, and not having any wooden building as aforesaid within 20 feet		¾ „	1 „
If adjoining to any building composed of brick or stone and framework filled in with brick or stone and plastered (say Tzatma), but having perfect party walls of brick or stone, and not having any wooden building as aforesaid within 20 feet		¾ „	1¼ „
If within 20 feet of, or adjoining to, any wooden building as aforesaid and protected by solid iron doors and shutters to every opening		¼ per Cent. extra to each item.	
If not so protected by solid iron doors and shutters		¼ „	„
2ND CLASS. Buildings with hard roof, having any part of the walls of framework filled in with brick or stone, whether cased with brick or stone (Frenghi) or plastered (Tzatma), isolated, not having any wooden building as aforesaid within 20 feet	Frenghi	1 per Cent.	1¼ per Cent.
	Tzatma	1¼ „	1½ „
If adjoining to any building of 1st Class construction, and not having any wooden building as aforesaid within 20 feet	Frenghi	1 „	1¼ „
	Tzatma	1¼ „	1½ „
If adjoining to any building of similar construction, and not having any wooden building as aforesaid within 20 feet	Frenghi	1¼ „	1¼ „
	Tzatma	1½ „	1½ „
If adjoining to any wooden building as aforesaid			Special.
Buildings not having any wooden house adjoining, but in any other manner within 20 feet of any such building, if protected by solid iron doors and shutters to every opening		¼ per Cent. extra to each item.	
If not so protected by solid iron doors and shutters		¼ „	„ „
3RD CLASS. Stone foundations and wood above, or wooden buildings			Special.

STAMBOUL . . . . Special.

KHANS, BAZAARS, CITÉ FRANÇAISE, AND CUSTOM HOUSES.

	NOT LESS THAN
If the external walls be entirely massive, and the roofs covered with tile, slate, metal, or terrace, and the premises unconnected with timber buildings—	
Khans in Stamboul	1 per Cent.
„ Galata	1 „
Cité Française, Galata	1 „
Bazaars in Stamboul	Special.
Custom House, Stamboul	1 „
„ Galata	1 „

DWELLING-HOUSES ON THE ISLANDS OR ON THE SHORES OF THE BOSPHORUS.

Massive and hard roof	¾ „
Frenghi and hard roof	¾ „
Tzatma and hard roof	„

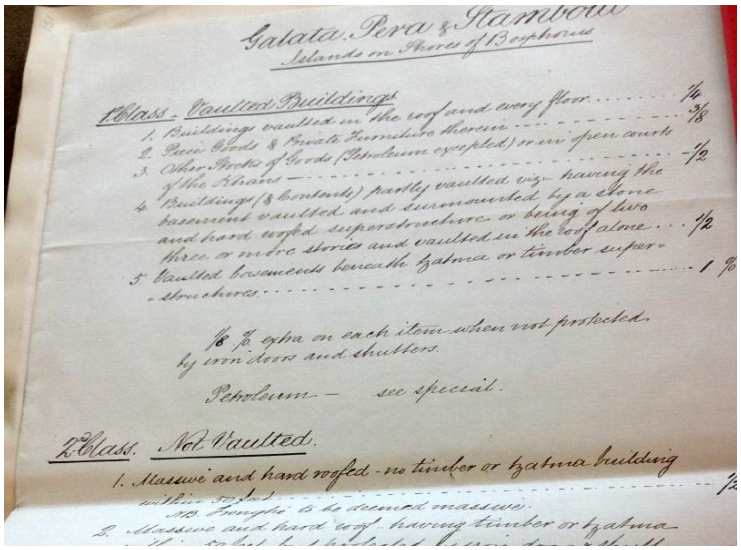
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

Tarife 3 kısımdan oluşmaktadır. 1.kısım Galata-Pera Bölgesinde bulunan binaların yapım özellikleri ve kullanım şekillerine göre prim seviyeleri belirtilmiştir. 2.kısımda İstanbul'un geriye kalan bölgelerinde yer alan Hanlar, Çarşılar, Gümrük Binaları ve adalar ve boğaz kıyısındaki evler vardır. Üçüncü kısımda ise pamuk üretim atölyeleri ve diğer atölyeler mevcuttur.

Dikkat edilirse Galata-Pera ayrıca boğaz kıyısı ve adalar dışındaki yerlerde evlere bir sigorta teminatı tarifede sunulmamıştır. Bu durumda bize Sun için İstanbul'un riskli göründüğü ve seçici davrandığını göstermektedir.

Sun, İstanbul'da faaliyetlerini arttırdığı ölçüde var olan piyasa koşulları ve yapıların fiziki koşullarına uygun tarife arayışından vaz geçmedi.

Resim 3.28 İstanbul Yangın Tarifesi–1870



Galata, Pera & Hamboli
Islands on Shores of Bosphorus

1 Class – Vaulted Buildings
1. Buildings vaulted on the roof and every floor ... ¼
2. Piece Goods & Private Furniture therein ... ⅜
3. Other Stocks of Goods (Petroleum excepted) in an open court of the Khans ... ½
4. Buildings (& contents) partly vaulted viz- having the basement vaulted and surmounted by a Stone and hard roofed superstructure or being of two three or more stories and vaulted on the roof alone ... ½
5. Vaulted basements beneath Tzatma or timber superstructures ... 1 %

⅛ % extra on each item when not protected by iron doors and shutters.

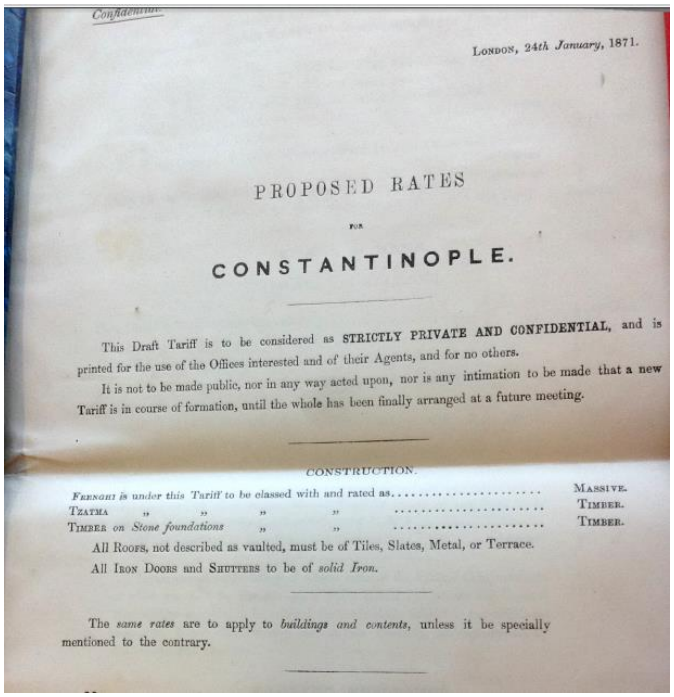
Petroleum – see special.

2 Class. Not Vaulted.
1. Massive and hard roofed - no timber or tzatma building ...
Stone Triangles to be deemed massive.
2. Massive and hard roof having timber or tzatma

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/261

Sun'ın İstanbul acentesi 1870 yılında taslak bir sözleşme hazırladı bu sözleşme el yazılı olarak Sun'ın merkezi Londra'ya onaylanması için gönderildi. Bunun karşılığında Sun 1870 Büyük Pera Yangını'ndan sonraki süreci de kapsayacak şekilde başka bir taslak sözleşmeyi acentesine yolladı;

Resim 3.29 İstanbul Yangın Tarifesi–24 Ocak 1871



Confidential.

LONDON, 24th January, 1871.

PROPOSED RATES
FOR
CONSTANTINOPLE.

This Draft Tariff is to be considered as **STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL**, and is printed for the use of the Offices interested and of their Agents, and for no others.

It is not to be made public, nor in any way acted upon, nor is any intimation to be made that a new Tariff is in course of formation, until the whole has been finally arranged at a future meeting.

CONSTRUCTION.

Frenghi is under this Tariff to be classed with and rated as	.....	MASSIVE.
TZATMA " " " "	.....	TIMBER.
TIMBER *on Stone foundations* " "	.....	TIMBER.

All ROOFS, not described as vaulted, must be of Tiles, Slates, Metal, or Terrace.

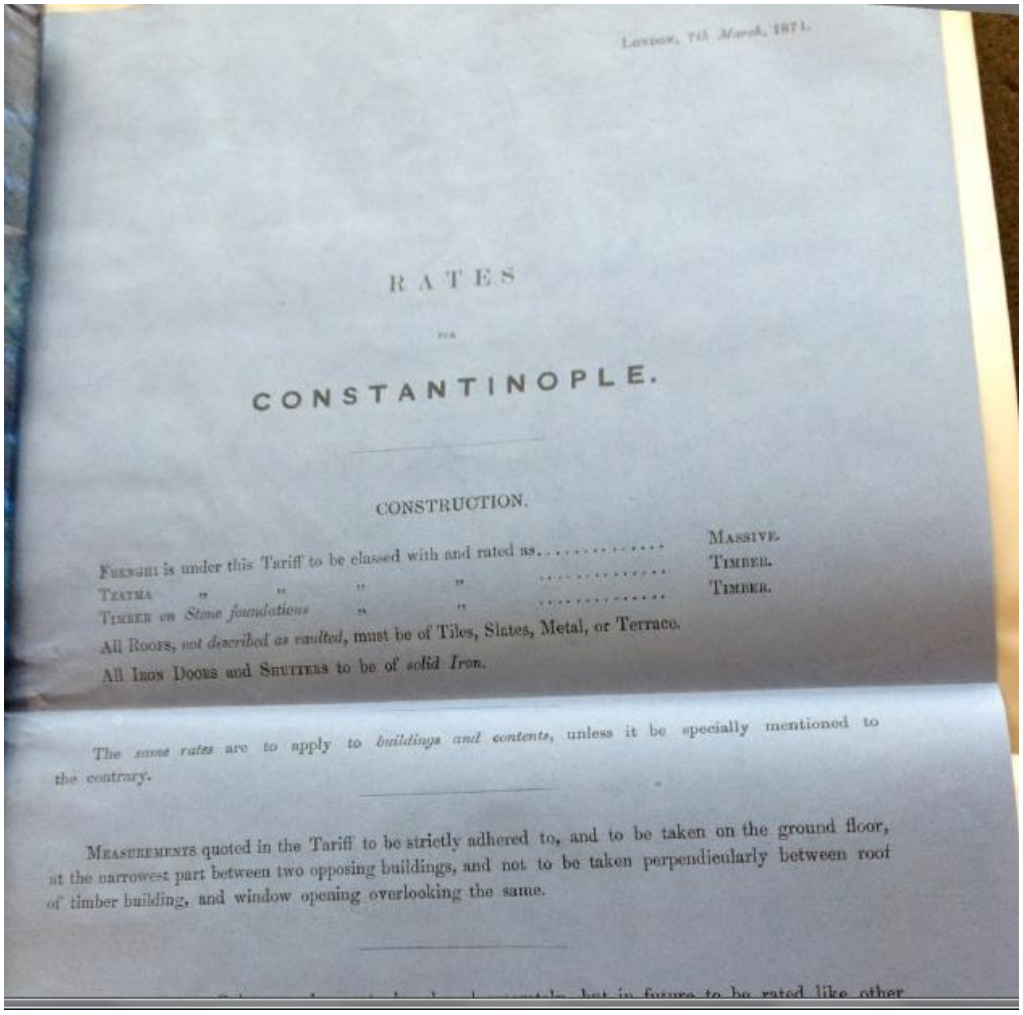
All IRON DOORS and SHUTTERS to be of *solid Iron.*

The *same rates* are to apply to *buildings and contents*, unless it be specially mentioned to the contrary.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257

24 Ocak 1874 tarihli yeni taslak tarifede dikkati ilk çeken nokta tarifenin kesinlikle çok gizli olduğu ve acente kullanımı dışında kesinlikle başkasıyla paylaşılmaması konusudur. Bu durum bize sigorta şirketlerinin en başta birbirinden uyguladıkları tarifeleri gizlediklerini ortaya koymaktadır. Bu durum piyasanın küçük olmasın, sigorta şirketlerinin birbirlerine karşı güvensiz olması, şehrin yangın açısından kırılgan olması ve pratikte de sigortalama kapasitesinin ve koasürans antlaşmalarının daralmasına neden olmaktadır. Bu durum piyasanın genişlemesi ve daha çok yapının sigortalanmasını engel olmaktadır.

Resim 3.30 İstanbul Yangın Tarifesi–7 Mart 1871



London, 7th March, 1871.

RATES

FOR

CONSTANTINOPLE.

CONSTRUCTION.

FRENGHI is under this Tariff to be classed with and rated as..... MASSIVE.
TEATMA " " " " ..... TIMBER.
TIMBER *on Stone foundations* " " ..... TIMBER.

All ROOFS, *not described as vaulted*, must be of Tiles, Slates, Metal, or Terrace.

All IRON DOORS and SHUTTERS to be of *solid Iron*.

The *same rates* are to apply to *buildings and contents*, unless it be specially mentioned to the contrary.

MEASUREMENTS quoted in the Tariff to be strictly adhered to, and to be taken on the ground floor, at the narrowest part between two opposing buildings, and not to be taken perpendicularly between roof of timber building, and window opening overlooking the same.

but in future to be rated like other

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/261

Yeni taslak tarife 7 Mart 1871 yılında küçük değişikliklerle yürürlüğe girer. Yeni tarife; eski tarifeye göre daha ucuz bir prim politikası izlenmeye çalışılmış %17–35 arasında bir indirim yapılmıştır. Bunun en büyük nedeni de 1870 Büyük Pera Yangını'ndan sonra yapıların inşaasında taş yapılara ve yangın riskini dikkate alır şekilde şehirdeki genel politikanın bir yansımasıdır. İlk tarifeye göre sigortalanacak alanlara ek olarak Galata ve İstanbul'un diğer bölgelerindeki hanlar için, yine Galata ve İstanbul'un diğer bölgelerindeki tonozlu yapılar için özel bir bölüm verilmiştir.[50]

Bu durum Sun'ın bu tarz binaları sigortalanabilir iyi risk olarak gördüğünü göstermektedir. Bir diğer örnek ise yangınların bir felaket olmasının yanında yangın sonrasındaki inşa çalışmalarının sigorta şirketleri açısından nasıl bir fırsat olduğunu göstermesi bakımından anlamlıdır. [51]

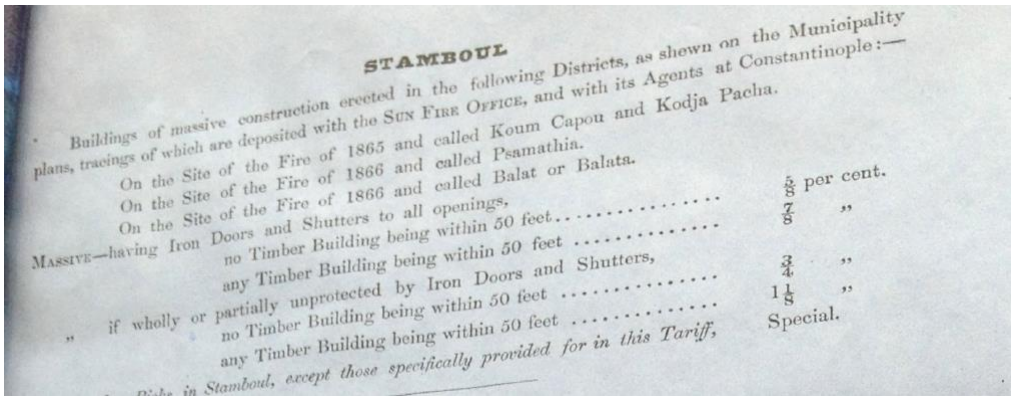
Zira bir bölgede yangın olması ve daha sonra bu hassasiyetle yangına dayanıklı bina yapımı bu binaların içinde yaşayan insanların da sigortaya karşı daha hassas olmasını ve potansiyel müşteriler olmasını kolaylaştırmaktadır. Aynı zamanda bu felaketi yaşayan devlet için de aynı felaketin tekrar yaşanmaması için yapının yangına dayanıklı yapılması ve yapının yangından zarar görmesi halinde bunun sigorta şirketi tarafından tazmin edilmesi kendi yükünü azaltan bir etki yapacaktır.[52]

Buna göre 1865 ve 1866 yıllarında Kumkapı, Hocapaşa, Samatya ve balat'ta çeşitli yangınlar çıkmıştır. Bildiğimiz gibi bu bölgeler yangın olmadan önce tamamen ahşap yapılardan oluşmaktaydı ve bu yangınlar bölgedeki evlere büyük zarar vermiştir. Bu yangınlardan sonra burada yapılan yapılar yangına daha dayanıklı olarak yapılmaya başlanmıştır. [53]

Sun; bu fırsatı kaçırmayarak normalde bu bölgeleri riskli görüp yangın teminatı vermezken artık bu yeni yapılan yapılara şehrin diğer bölgelerine benzer bir prim tarifesi ile yangın teminatı sunmaya başlamıştır.

[50] LMA CLC/B/192/019/31522/261
[51] LMA CLC/B/192/019/31522/261
[52] LMA CLC/B/192/019/31522/261
[53] LMA CLC/B/192/019/31522/261

Resim 3.31 İstanbul Yangın Tarifesi–7 Mart 1871-İstanbul Merkez Dışı



STAMBOUL

Buildings of massive construction erected in the following Districts, as shewn on the Municipality plans, tracings of which are deposited with the SUN FIRE OFFICE, and with its Agents at Constantinople:—

On the Site of the Fire of 1865 and called Koum Capou and Kodja Pacha.
On the Site of the Fire of 1866 and called Psamathia.
On the Site of the Fire of 1866 and called Balat or Balata.

MASSIVE—having Iron Doors and Shutters to all openings, ... $\frac{5}{8}$ per cent.
no Timber Building being within 50 feet ..... $\frac{7}{8}$,,
any Timber Building being within 50 feet .....
,, if wholly or partially unprotected by Iron Doors and Shutters, $\frac{3}{4}$,,
no Timber Building being within 50 feet ..... $1\frac{1}{8}$,,
any Timber Building being within 50 feet ..... Special.

Risks in Stamboul, except those specifically provided for in this Tariff,

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/261

Tarifeye dikkat edilirse yeni yapılan yapıların fiziki özellikleri dışında bu yapıların yakınlarında ahşap yapıların olup olmaması da prim düzeyini yükseltip düşürmesine neden oluyordu.

7 Mart 1871 yılında yayınlanan bu tarife kendisinden sonra gelecek Kasım 1880 ve Mayıs 1882 tarihli tarifelerin temelini oluşturacaktı. Artık tarife yapısı oturmuş Sun istediği riskleri tarifeye ek olarak koyuyor bir yandan da prim tutarlarını yangın durumlarına karşı daha değiştirilebilir yapmaya başlamıştır. Sun için sigortalanabilir alan genişlese bile tutucu prim politikası devam etmiştir. Prim düzeyleri hala Avrupa ile karşılaştırılamayacak kadar yüksekti.

Resim 3.32 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882



LONDON, 7th March, 1871.
November, 1880.
May, 1882.

RATES
FOR
CONSTANTINOPLE.

CONSTRUCTION.

FEENGHI is under this Tariff to be classed with and rated as..... MASSIVE.
TZATMA ,, ,, ,, ,, ... TIMBER.
TIMBER *on Stone foundations* ,, ,, ... TIMBER.
All ROOFS, *not described as vaulted*, must be of Tiles, Slates, Metal, or Terrace.
All IRON DOORS and SHUTTERS to be of *solid Iron*.

The *same rates* are to apply to *buildings and contents*, unless it be specially mentioned to the contrary.

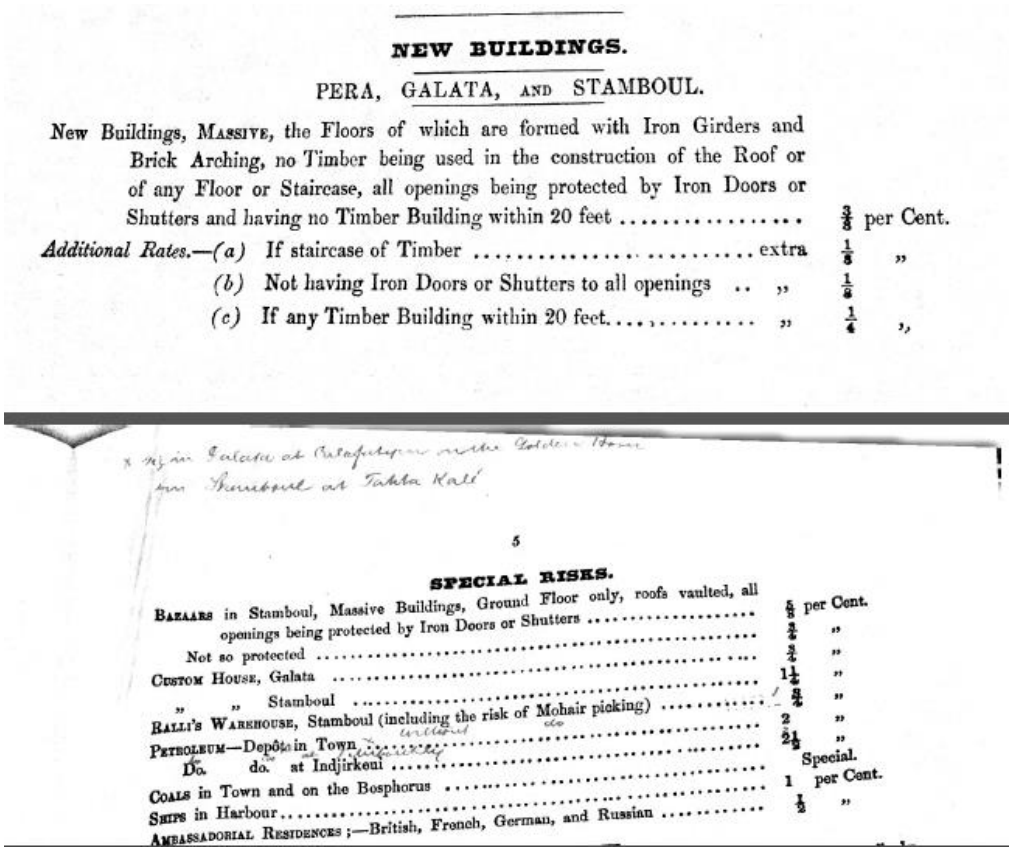
MEASUREMENTS quoted in the Tariff to be strictly adhered to, and to be taken on the ground floor, [illegible] part between two opposing buildings, and not to be taken perpendicularly between roof

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Mayıs 1882 tarihinde yayınlanan bu tarife ile birlikte eski risklerdeki prim düzeyleri ve içerikleri küçük değişiklikler görmüştür. İlgi çekici olan ise bu tarife tablosundaki sigortalanabilir yapıların çokluğu ve alanıdır.

Örneğin "Yeni Binalar" olarak yeni bir alan açılmış ve bu alanlarda yapıların özellikleri ve bu yapılara uygun prim düzeyleri verilmiştir. Bu da bize İstanbul'da o dönem için yangın sigortasına uygun yeni binaların yapılmakta olduğunu göstermektedir.

Resim 3.33 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Yeni Binalar ve Özel Riskler



NEW BUILDINGS.

PERA, GALATA, AND STAMBOUL.

New Buildings, MASSIVE, the Floors of which are formed with Iron Girders and Brick Arching, no Timber being used in the construction of the Roof or of any Floor or Staircase, all openings being protected by Iron Doors or Shutters and having no Timber Building within 20 feet		⅜	per Cent.
Additional Rates.—(a) If staircase of Timber	extra	⅛	„
(b) Not having Iron Doors or Shutters to all openings ..	„	⅛	
(c) If any Timber Building within 20 feet.....	„	¼	„

5

SPECIAL RISKS.

BAZAARS in Stamboul, Massive Buildings, Ground Floor only, roofs vaulted, all openings being protected by Iron Doors or Shutters	⅝	per Cent.
Not so protected	¾	„
CUSTOM HOUSE, Galata	1½	„
„ „ Stamboul	⅝	„
RALLI'S WAREHOUSE, Stamboul (including the risk of Mohair picking)	2	„
PETROLEUM—Depôts in Town	2½	„
Do. do. at Indjirkeui	Special.	
COALS in Town and on the Bosphorus	1	per Cent.
SHIPS in Harbour.....	½	„
AMBASSADORIAL RESIDENCES;—British, French, German, and Russian		

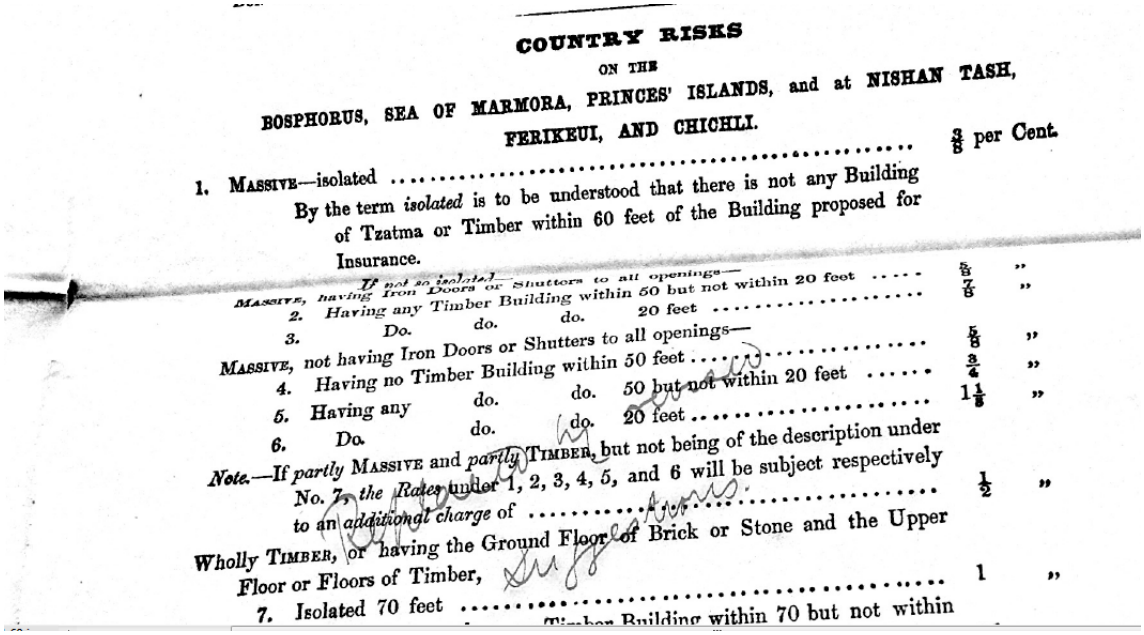
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Öte yandan yine "Özel Riskler" bölümü eklenmiştir. Bu bölümde çarşılar, gümrük binası, Ralli adlı tüccarın deposu, Petrol İstasyonu, kömür deposu, limandaki gemiler, konsolosluk misafirhaneleri (İngiliz, Fransız, Alman ve Rus konsoloslukları). Bunlardan bazıları için özel fiyat uygulanacağı belirtilmiş petrol istasyonu için %2 -% 2 ½ gibi yüksek bir prim seviyesi belirlenmiştir. Pera'nın

dışındaki gümrük binası için yine yüksek bir prim seviyesi olan % 1 ¼ belirlenmiş olup ilk defa limandaki gemiler için %1 prim seviyesi ön görülmüştür. [54]

Daha önceki tarifelerde Boğaz kıyısındaki evler, adalar ve İstanbul kırsalı için prim tarifeleri oluşturulmuştu. Bu tarifede ise onlara göre kapsam biraz daha genişletilerek Nişantaşı, Şişli ve Feriköy'de bu listeye eklenmiştir. Bu bölgelerde yer alan ahşap binalara yine teminat verilmemiş olup teminat verilen binaların da bu ahşap binalara olan uzaklığı onların prim seviyelerini etkileyen bir parametre olarak kullanıldığını görüyoruz.

Resim 3.34 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Tüm Şehir



COUNTRY RISKS

ON THE

BOSPHORUS, SEA OF MARMORA, PRINCES' ISLANDS, and at NISHAN TASH, FERIKEUI, AND CHICHLI.

1. MASSIVE—isolated ..... ⅜ per Cent.

By the term *isolated* is to be understood that there is not any Building of Tzatma or Timber within 60 feet of the Building proposed for Insurance.

If not so isolated—

MASSIVE, having Iron Doors or Shutters to all openings—

2. Having any Timber Building within 50 but not within 20 feet ..... ⅝ "

3. Do. do. do. 20 feet ..... ⅞ "

MASSIVE, not having Iron Doors or Shutters to all openings—

4. Having no Timber Building within 50 feet ..... ⅝ "

5. Having any do. do. 50 but not within 20 feet ..... ¾ "

6. Do. do. do. 20 feet ..... 1⅛ "

Note.—If *partly* MASSIVE and *partly* TIMBER, but not being of the description under No. 7, the Rates under 1, 2, 3, 4, 5, and 6 will be subject respectively to an *additional charge* of ..... ½ "

Wholly TIMBER, or having the Ground Floor of Brick or Stone and the Upper Floor or Floors of Timber, ... 1 "

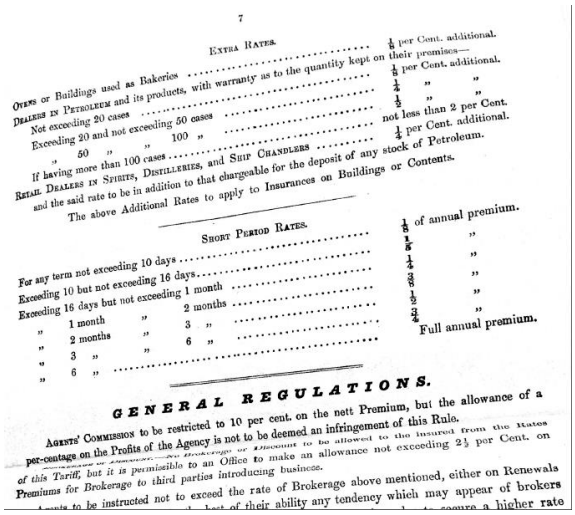
7. Isolated 70 feet ..... Timber Building within 70 but not within

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Yapıların kullanım alanları da riskin boyutlarını arttırıp azaltacağı için Sun tarifesinde bu konu ile ilgili de bir bölüm mevcuttur. Mesela sigortası yapılan binada bir ekmek fırını varsa var olan prime ek % 1/8 talep ediliyordu. Ayrıca tarifede Acente komisyonoranın %10'u aşamayacağı belirtilmiştir. Bu tarifenin altında olacak şekilde üçüncü kişilere bir brokerlik ücreti verilemeyeceği tarife düzeyi korunarak %2 ½ üst sınır olmak üzere brokerlik komisyonu ödenebilir.

[54] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Resim 3.35 İstanbul Yangın Tarifesi-Mayıs 1882-Ektra Prim Tarifesi



7

EXTRA RATES.

OVENS or Buildings used as Bakeries ..... ⅛ per Cent. additional.
DEALERS IN PETROLEEM and its products, with warranty as to the quantity kept on their premises—
Not exceeding 20 cases ..... ½ per Cent. additional.
Exceeding 20 and not exceeding 50 cases ..... ¼ „ „
„ 50 „ „ 100 „ ..... ½ „ „
If having more than 100 cases ..... not less than 2 per Cent.
RETAIL DEALERS IN SPIRITS, DISTILLERIES, and SHIP CHANDLERS ..... ¼ per Cent. additional.
and the said rate to be in addition to that chargeable for the deposit of any stock of Petroleum.
The above Additional Rates to apply to Insurances on Buildings or Contents.

SHORT PERIOD RATES.

For any term not exceeding 10 days ..... ⅛ of annual premium.
Exceeding 10 but not exceeding 16 days ..... ⅙ „
Exceeding 16 days but not exceeding 1 month ..... ¼ „
„ 1 month „ 2 months ..... ⅜ „
„ 2 months „ 3 „ ..... ½ „
„ 3 „ „ 6 „ ..... ⅝ „
„ 6 „ ..... Full annual premium.

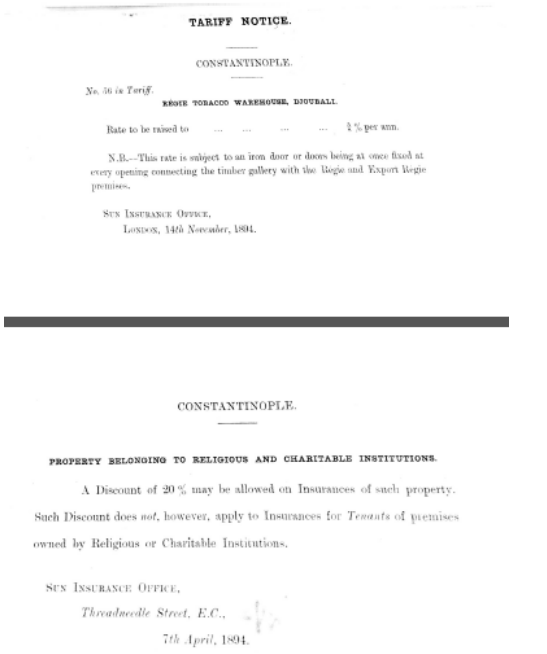
GENERAL REGULATIONS.

AGENTS' COMMISSION to be restricted to 10 per cent. on the nett Premium, but the allowance of a per-centage on the Profits of the Agency is not to be deemed an infringement of this Rule.
[illegible] to be allowed to the Insured from the Rates of this Tariff, but it is permissible to an Office to make an allowance not exceeding 2½ per Cent. on Premiums for Brokerage to third parties introducing business.
Agents to be instructed not to exceed the rate of Brokerage above mentioned, either on Renewals [illegible] lest of their ability any tendency which may appear of brokers to secure a higher rate

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Tarifeyi kabul eden şirketler birlikte hareket etmeye başladı ve tarifeyi hem koasürans antlaşmalarında hem de piyasaya yeni giren firmalara karşı hem de piyasayı yönetmek için kullandılar. Tarifede bir değişiklik yapılması durumu da tarifeye dahil olan şirketlerin onayı ile gerçekleşiyordu.

Resim 3.36 Tarife Değişikliği İstek Formu



TARIFF NOTICE.

CONSTANTINOPLE.

No. 56 in Tariff.

REGIE TOBACCO WAREHOUSE, DJOUBALI.

Rate to be raised to ... ... ½ % per ann.

N.B.—This rate is subject to an iron door or doors being at once fixed at every opening connecting the timber gallery with the Regie and Export Regie premises.

SUN INSURANCE OFFICE,
LONDON, *14th November*, 1894.

CONSTANTINOPLE.

PROPERTY BELONGING TO RELIGIOUS AND CHARITABLE INSTITUTIONS.

A Discount of 20 % may be allowed on Insurances of such property. Such Discount does *not*, however, apply to Insurances for *Tenants* of premises owned by Religious or Charitable Institutions.

SUN INSURANCE OFFICE,
Threadneedle Street, E.C.,
7th April, 1894.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Yukarıdaki belgelerden ilki Sun sigorta acentesinin tarife şirketleri dikkatine 14 Kasım 1894'te Cibali'deki Reji iare deposuna ait yangın sigorta prim tarifesinin

% 5/8'e çıkarılmasını talep eden bir mektuptur. Sun'ın bunun nedenini depo içindeki bazı bölümlerin ahşap olmasıyla açıklamaktadır. İkinci belge ise 7 Nisan 1894 yılına ait olup İstanbul'daki bazı binalar için prim tarifelerinde %20 indirim uygulanabileceği belirtilmiştir. Bu indirimin tüm binalar için yapılamayacağını fakat bazı vakıf ve hayırsever kurumların sahibi olduğu yapılar için de uygulanabileceği belirtilmiştir.[55] Dikkati çeken konu ise Tarife ile ilgili bu iki belgenin de kaynağı Sun'ın Londra merkezidir. Bu isteklerin acentelerden doğru gelmemesi tarifenin yapısal olarak yurtdışındaki merkezlere olan bağlılığını göstermektedir.

1890'ların başından itibaren tarife içi ve dışı şirketlerin artan rekabeti, şehrin yapısının her geçen gün yangın sigortacılığı için uygun bir zeminde gelişmesi, Osmanlı Sigorta Şirketi'nin kurularak Osmanlı Devleti'nden destek görmesi, adı sanı duyulmamış sigorta şirketlerinin şehir içinde faaliyet göstermesi, tarifelerin tekleştirilerek tüm sigorta şirketlerinin olduğu bir birlik fikri güçlenmeye başlamıştır. Uzun süren tartışmalardan sonra İstanbul'un tarifeleri tekleştirilmiş ve 1900 yılında yürürlüğe girmiştir.

Resim 3.37 Yangın Sendikası Tarif Kitapçığı-1900


SYNDICAT

DES

COMPAGNIES D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE

OPÉRANT A CONSTANTINOPLE

TARIFS

Édition 1er Août 1900.

BELEDİYE KUTUPHANESİ No. K-3511

CONSTANTINOPLE

Établissement Typo-Litho de l'Annuaire Oriental & Printing Company Lte.
403, Grande Rue de Péra, 403.

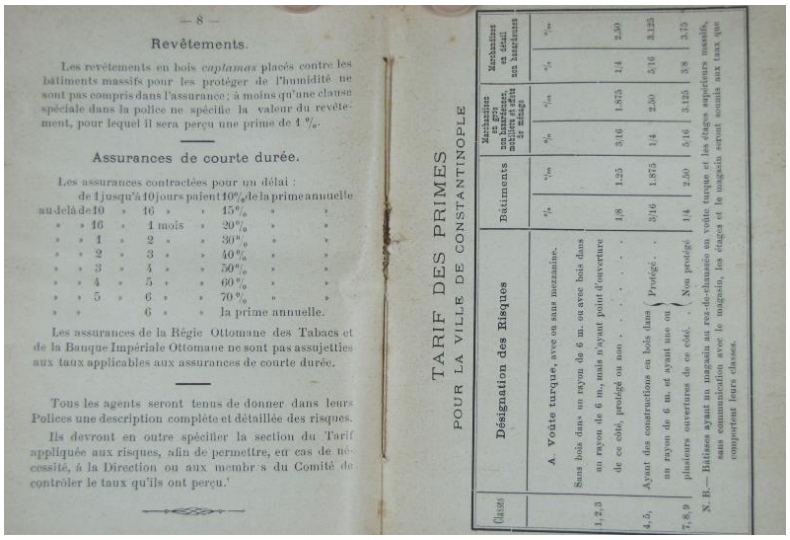
1900.

Kaynak: Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople, Tarifs, İstanbul, 1900

[55] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Fransızca yazılan ilk tarife kitapçığı başlangıcında yapıların tariflerini yapmıştır. Daha sonra primlerin nasıl hesaplandığı hakkında teknik bilgilerden sonra ise tarife tablosuna geçiş yapılmıştır.

Resim 3.38 Yangın Sendikası Tarifi-1900



— 8 —

Revêtements.

Les revêtements en bois *captamas* placés contre les bâtiments massifs pour les protéger de l'humidité ne sont pas compris dans l'assurance; à moins qu'une clause spéciale dans la police ne spécifie la valeur du revêtement, pour lequel il sera perçu une prime de 1 %.

Assurances de courte durée.

Les assurances contractées pour un délai :

de 1 jusqu'à 10 jours paient	10 %	de la prime annuelle
au-delà de	10	»	16	»	»	15 %	»	»
»	»	16	»	1 mois	»	20 %	»	»
»	»	1	»	2	»	30 %	»	»
»	»	2	»	3	»	40 %	»	»
»	»	3	»	4	»	50 %	»	»
»	»	4	»	5	»	60 %	»	»
»	»	5	»	6	»	70 %	»	»
»	»			6	»	la prime annuelle.		

Les assurances de la Régie Ottomane des Tabacs et de la Banque Impériale Ottomane ne sont pas assujetties aux taux applicables aux assurances de courte durée.

Tous les agents seront tenus de donner dans leurs Polices une description complète et détaillée des risques.

Ils devront en outre spécifier la section du Tarif appliquée aux risques, afin de permettre, en cas de nécessité, à la Direction ou aux membres du Comité de contrôler le taux qu'ils ont perçu.'

TARIF DES PRIMES
POUR LA VILLE DE CONSTANTINOPLE

Classes	Désignation des Risques	Bâtiments	Machandises en gros non hasardeuses, sauf celles désignées au ménage	Machandises en détail non hasardeuses
	A. Voûte turque, avec ou sans mezzanine.	‰	‰	‰
1, 2, 3	Sans bois dans un rayon de 6 m. ou avec bois dans un rayon de 6 m., mais n'ayant point d'ouverture de ce côté, protégé ou non	1/8	1.25	3.16	1.875	1/4	2.50
4, 5,	Ayant des constructions en bois dans un rayon de 6 m. et ayant une ou plusieurs ouvertures de ce côté. . { Protégé. .	3/16	1.875	1/4	2.50	5/16	3.125
7, 8, 9	{ Non protégé	1/4	2.50	5/16	3.125	3/8	3.75

N. B.— Bâtisses ayant un magasin au rez-de-chaussée ou voûte turque et les étages supérieurs massifs, sans communication avec le magasin, les étages et le magasin seront soumis aux taux que comportent leurs classes.

Kaynak: Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople, Tarifs, İstanbul, 1900

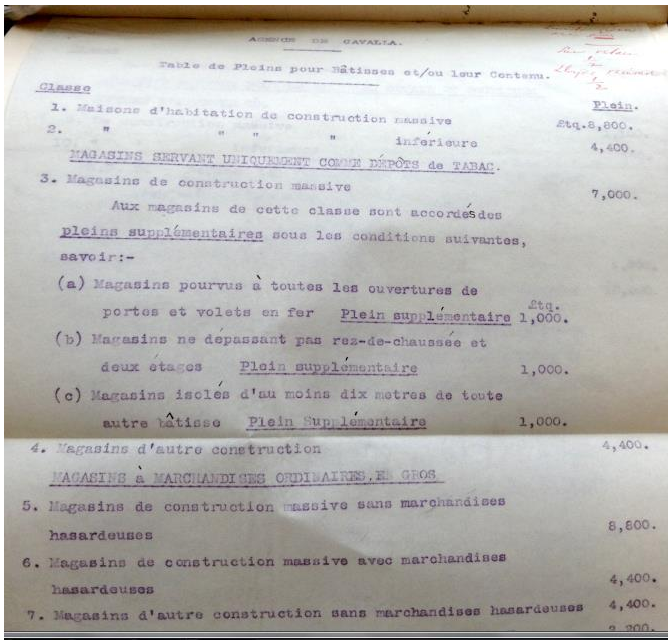
Bu tarife kitapçıkları birinci dünya savaşına kadar potansiyel sigorta kapsamı büyüyerek çeşitli defalar basılarak yürürlükte kalmıştır.

3.4.3.Diğer Şehirler

Osmanlı İmparatorluğu'nda şehirler ile ilgili yapılan tarifeler sadece İstanbul, İzmir gibi yerlerde yapılmıyordu. Sun sigorta potansiyeli ve karlılığın yüksek olduğunu gördüğü hemen hemen tüm alanlarda bir tarife yapmıştır. Bu tarife kimi zaman sadece toplam sigorta bedelini belirtip prim düzeyleri için özel olarak değerlendirmeyi gerektirmiş, kimi zaman da her ikisini barındırmıştır. Sun faaliyet göstermeye karar verdiği bazı bölgelerde ise çok basit bir prim tablosu hazırlamıştır. (el yazısıyla ve 8–10 riski ve prim düzeyini belirttiği)

Sun'ın faaliyet gösterdiği ve önemsediği yerlerden biri de Kavala'dır. Kavala'da1903 yılında yapılan tarife tablosu prim düzeylerini içermeyip sadece hasar olması durumunda en üst tazminat tutarı yani toplam sigorta bedeli belirtilmiştir.

Resim 3.39 Sun Kavala Yangın Tarifesi



AGENCIE DE CAVALLA.

Table de Pleins pour Bâtisses et/ou leur Contenu.

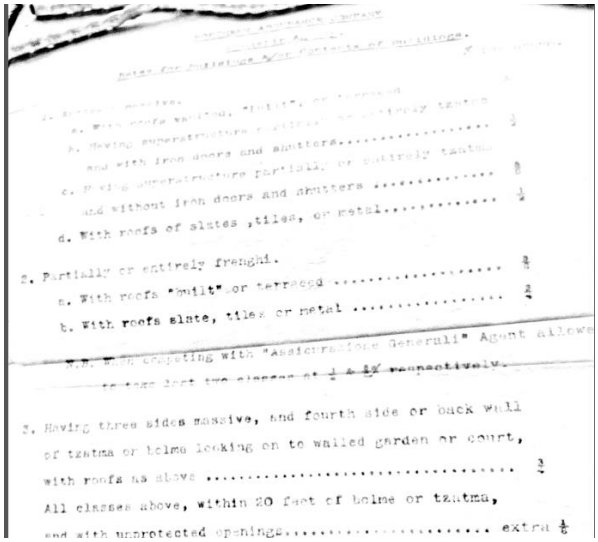
Classe		Plein.
1.	Maisons d'habitation de construction massive	Stq.8,800.
2.	" " " " inférieure	4,400.
	MAGASINS SERVANT UNIQUEMENT COMME DÉPÔTS de TABAC.	
3.	Magasins de construction massive	7,000.
	Aux magasins de cette classe sont accordés des pleins supplémentaires sous les conditions suivantes, savoir:-	
	(a) Magasins pourvus à toutes les ouvertures de portes et volets en fer — Plein supplémentaire	Stq. 1,000.
	(b) Magasins ne dépassant pas rez-de-chaussée et deux étages — Plein supplémentaire	1,000.
	(c) Magasins isolés d'au moins dix mètres de toute autre bâtisse — Plein Supplémentaire	1,000.
4.	Magasins d'autre construction	4,400.
	MAGASINS à MARCHANDISES ORDINAIRES, EN GROS	
5.	Magasins de construction massive sans marchandises hasardeuses	8,800.
6.	Magasins de construction massive avec marchandises hasardeuses	4,400.
7.	Magasins d'autre construction sans marchandises hasardeuses	4,400.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

Bu tabloda sadece evler değil aynı zamanda ticari ve devlet kurumları da yer almaktadır. Burada yazılı olan herhangi bir riskin sigorta talebi geldiğinde acente çalışmalara başlayarak merkezle görüşerek prim tutarını belirlemekte ve müşteri onayına sunmaktadır.

Bir başka örnek ise Manastır'dır. Bu bölgede uzun süredir faaliyet gösteren İngiliz sigorta şirketi Northern'in 27 Nisan 1893 tarihli bir tarife yapmıştır.

Resim 3.40 Northern Manastır Yangın Tarifesi



d. With roofs of slates ,tiles, or metal..... ½

2. Partially or entirely frenghi. ¾

a. With roofs "gulit" or terraced ..... ¾

b. With roofs slate, tiles or metal ..... ½

3. Having three sides massive, and fourth side or back wall of tzatma or holme looking on to walled garden or court, with roofs as above ..... ¾

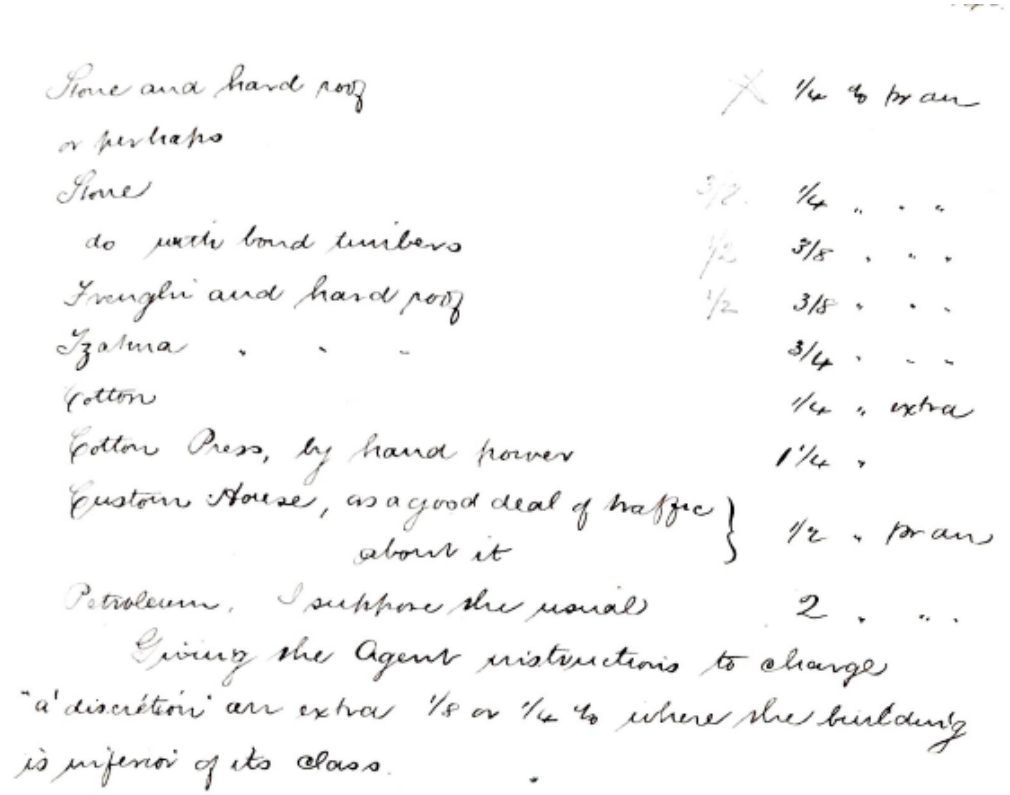
All classes above, within 20 feet of holme or tzatma, and with unprotected openings..... extra ⅛

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/25

Northern diğer şirketlere göre şehirdeki ahşap yapıları da yüksek bir prim seviyesi olan %3 üzerinden sigortalamaktadır. Bu durum istisnai olup normal koşullarda riskin yoğun olduğu bu tarz yapıları sigortalayan Northern esas itibarıyla sigorta penetrasyonunu yüksek tutmaya çalışmaktadır.

Volos'ta ise Sun, öncelikle şehri derinlemesine incelemiş ve sonuç olarak bir tarife ortaya çıkarmıştır.

Resim 3.41 Sun Vols Yangın Tarifesi

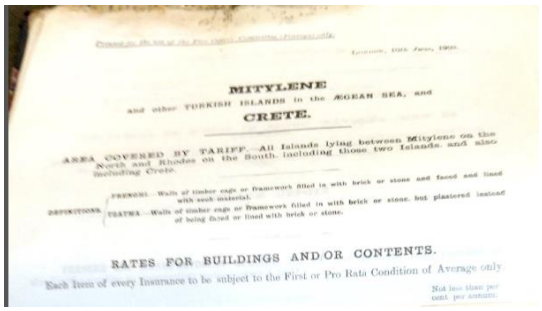

Stone and hard roof 1/4 to 1/2 an
or perhaps
Stone 3/8 1/4 " "
do with board timbers 1/2 3/8 " "
Shingle and hard roof 1/2 3/8 " "
Izatma " " " 3/4 " " "
Cotton 1/4 " extra
Cotton Press, by hand power 1 1/4 "
Custom House, as a good deal of traffic about it } 1/2 " to an
Petroleum. I suppose the usual 2 " "
Giving the Agent instructions to charge "a' discretion' an extra 1/8 or 1/4 % where the building is inferior of its class.

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/253

Tarife incelendiğinde sigorta yapılacak hedef yapılar dar kapsamlı olarak belirlenmiş olup prim düzeyleri makul sayılabilecek düzeydedir. (taş yapılar için prim % ¼)

Bir diğer prim tarife örneğine ise 10 Haziran 1903'te Midili ve Girit başta olmak üzere Ege Adaları için görüyoruz. Prim düzeylerinin makul olduğu ve ayrıntılı tanımlamaların olduğu bu tarife önemlidir.

Resim 3.42 Sun Midilli ve Girit Yangın Tarifesi



MITYLENE
and other TURKISH ISLANDS in the ÆGEAN SEA, and
CRETE.

AREA COVERED BY TARIFF.—All Islands lying between Mitylene on the North and Rhodes on the South, including those two Islands, and also including Crete.

DEFINITIONS. FRENGHI.—Walls of timber cage or framework filled in with brick or stone and faced and lined with such material.
TIATRA.—Walls of timber cage or framework filled in with brick or stone, but plastered instead of being faced or lined with brick or stone.

RATES FOR BUILDINGS AND/OR CONTENTS.

Each Item of every Insurance to be subject to the First or Pro Rata Condition of Average only.

Not less than per cent. per annum.

Kaynak:LMACLC/B/192/019/31522/25

3.5. 1870 Büyük Pera Yangını

Hayat dışı sigorta şirketleri için en büyük risk kaynağı doğal olarak yangındır. Sigorta şirketleri, risk kaynaklarına ilişkin bilgi edinmek istemeleri normal bir süreçtir. Edinilen yangın istatistikleri sigorta şirketleri açısından bir ortalama çıkarmaları ve prim düzeylerini belirleme, farklı bölgelere farklı risk olarak değerlendirme fırsatı vermiştir.

Yangınların büyük felaketler olmanın dışında modern döneme geçilirken dönüştürücü bir etkisinin olması da kaçınılmazdı. Yangınlar, özellikle 1800'lü yıllardan itibaren şehrin ve ülkenin yöneticilerine artık şehrin alt yapısının değiştirilmesini zorunlu kılıyordu. Şehir içindeki bu biçimsel değişim şehrin şekli ile sınırlı olmayıp özü ve kullanımında da farklılıklar yaratıyordu. Modern bir toplum yaratmanın en önemli adımı modern bir şehir yaratmaktı. Mekânsal değişimin insanlar üzerindeki etkisi sınırlı olmayıp topyekûn hayatın tüm alanlarının da zorunlu olarak buna ayak uydurmasını zorunlu kıldı.

Kamusal alanla birlikte özel alanların da modern şehircilik kurallarına göre değişime uğraması şehir içinde yaşayan toplulukların da buna ayak uydurmasına neden oldu. Sigorta şirketlerinin yangına karşı yapı tiplerinin değiştirilmesi konusundaki ısrarları ilk başta sadece basit bir önlem olarak gözükse de modern şehircilik ve modern toplumsal yaşamdaki değişimi ve aynı zamanda kapitalizmin de bu alanlarda kendisine alan bulmasıyla sonuçlanmıştır.

1870 Büyük Pera Yangını muazzam boyutlardaydı. İstanbul açısından artık eski tip yapılaşmanın ve fiziki koşulların dünya pazarları ile entegre olan bir yerde olamayacağının kanıtı gibiydi. Ticaretin güvenli ve sürdürülebilir olması için en önemli ölçütlerden biri de güvenilir fiziki koşullardır. 1870 Büyük Pera Yangını İstanbul'da bu ölçütün eksik olduğunu aynı zamanda da sigorta şirketlerinin şehir hakkındaki analizlerinin önemli olduğunu göstermiştir.

1870 Büyük Pera Yangını esasen mitleştirilmiştir. Bu mitlerden bir tanesi de konumuzla ilgilidir; genel kabul görmüş görüşe göre Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılık faaliyetlerinin başlaması bu yangından sonra gerçekleşmiştir. Bunların üstüne yangın ile ilgili teknik analizler yerine daha çok efsanelere dayalı anlatımlar yapılmıştır.

Resim 3.43 1870 Yangının Etkisi-Kasımpaşa



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

Sun'ın yaptığı analizde 1870 Büyük Pera Yangını sonucunda yaklaşık 7.000 ev yandığı belirtilmiştir. Yanan evlerin ¾'ü ahşap yapımıdır.[56] Yine aynı analizde yangının şehre maliyeti 50 milyon Frank olarak tahmin edilmiştir. Bu tutar içerisinde sigortalı yapıların payı 170.000 Frank olup dört İngiliz Sigorta Şirketi hasar tazminatı yapmıştır. Bunlar; Sun, North British & Mercantile, Northern ve Royal'dır.[57]

[56] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.165
[57] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.165

Resim 3.44 1870 Yangının Etkisi-Tarlabaşı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

Son 9 yılda meydana gelen yangınlar ile 15.000'e yakın evin yok olduğu belirtilmiş ve yangınların felaket boyutları ortaya konmaya çalışılmıştır.[58]

Yukarıdaki iki resim 1870 Büyük Pera Yangını'ndan sonra çekilmiş olup hasarı gözler önüne ermiş olması itibarıyla önemlidir. Dikkat edilirse İngiliz Konsolosluğundan Tarlabaşı ve Kasımpaşa'ya kadar olan alanlardaki yangının yıkıcılığını görmek mümkündür.

Sun; yangının büyüklüğü konusunda bilgilendirildikten sonra İzmir acentesi olan Henry Rose'u hemen İstanbul'a göndererek kapsamlı bir rapor hazırlamasını ister. Sun'ın İstanbul acentesi Routh dururken Rose'u özellikle görevlendirmesi önemlidir. Zira Rose İzmir'de yaptığı çalışmalar ile Sun'ın takdirini kazanmıştır.

Rose hemen çalışmalarına başlayarak 8 Temmuz 1870 tarihinde Londra merkeze raporunu sunar. Rapora göre yangın 5 Haziran 1870 yılında Valideçeşme'de bir evde çıkmıştır. Rose'a göre Valideçeşme'de ahşap bir evde özellikle yoksulların evlerini ısıtmak ve üzerinde kahve yapmak için kullandıkları mangalı bir çocuk üst kattan alt kata getirmek için gittiği sırada merdivenlerde yere düşürmesiyle başlamıştır. Evin ahşap olması nedeniyle bir anda evi saran yangın tam olarak Pazar günü saat öğleden sonra saat iki de başlamıştır. Rüzgarın kuvvetli olması nedeniyle hemen yandaki evlere sıçramış ve güney batı yönünde ilerleyerek önüne çıkan her

[58] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.165

şeyi yok etmiştir. Buradaki evlerin tamamının ahşap olması sokakların dar olması ve evlerin birbirine bitişik olmasına ek olarak kuvvetli rüzgar yangını söndürmeyi imkansız hale getirmiştir. Yangın giderek yayılarak Taksim caddesine ulaşmış ve yoğunlukla orta kesim Ermenilerin yaşadığı ahşap evlerin neredeyse tamamını yok ederek Tarlabaşı ve Sakız Ağacı'nın olduğu noktaya doğru hızla yayılmıştır. Bu arada rüzgar gücünün azalması yerine daha da kuvvetlenerek kuzay batı yönlü esmeye başlamıştır. Diğer yandan saat öğleden sonra beşe doğru yangın Kasım Paşa'nın bahçelerine ulaşarak evlerin olmadığı noktaya kadar ilerlemiş ve o bölgede yangın durmuştur.[59]

Resim 3.45 1870 Yangının Etkisi-Kasımpaşa–2[60]



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

Diğer taraftan güneybatı yönündeki Tarlabaşı, Sakızağacı'nda bulunan yapılar taş olmasına, kapılarının demir olmasına rağmen nerdeyse ahşap binalar kadar erken tutuşmuşlardır. Bunun nedeni yangının tüm noktalardan evlere doğru gemesi ve kıvılcım ve közlerin çatıları tutuşturması aynı zamanda da camlardan içeri

[59] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.197-199
[60] LMA CLC/B/192/019/31522/260

girerek evin içine yayılmaya başlamasından kaynaklanmıştır. Bu bölgede Boghos Dadyan adlı zengin Ermeni Banker'in evi bunlardan en önemlileridir. Dadyan'ın evi taş bir yapıya sahip olup iki katlı geniş bir balkonu olan ve 21 inç genişliğinde duvarlara sahip bir evde ailesi ve 7 hizmetçisiyle yangına yakalanmıştır. Kapılar demirden olup kitlemişler tüm camları da kapatmalarına rağmen ev yanmaktan kurtulamamış ve evdeki herkes ölmüştür.[61]

Resim 3.46 1870 Yangının Etkisi-Tarlabaşı-2



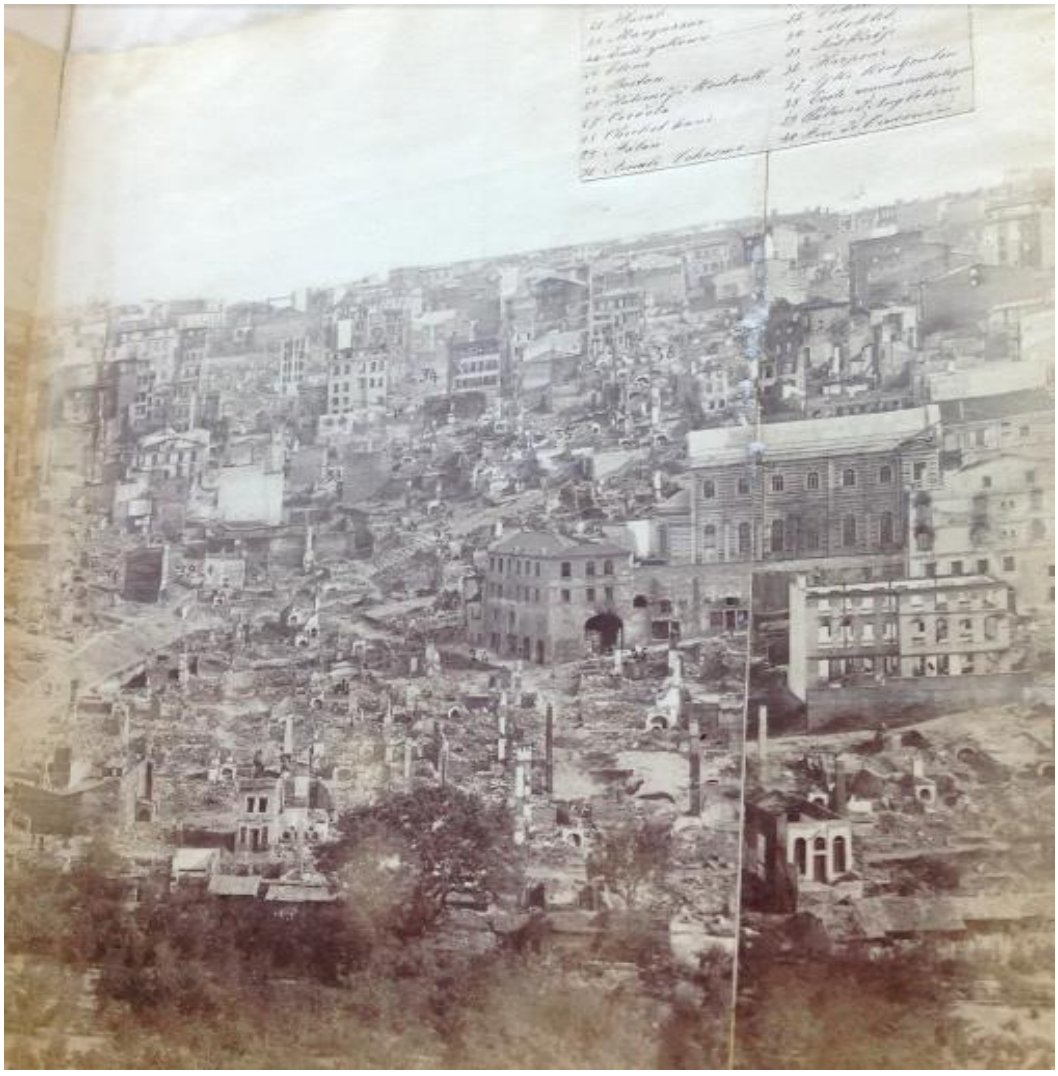
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

[61] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.200-202

Çıkan yangın sonucunda büyük çoğunluğu Ermeni ve Frenkler etkilenmiştir. Yaz olması nedeniyle Frenklerin bir kısmı yazlıklarına gitmiş olması felaketin can kayıpları boyutunu daha da büyümesine engel olmuştur.[62]

Yangın başladıktan sonra insanlar iki şekilde davranmıştır. Evleri taş olan ve yapısına güvenenler camlarını kapılarını kapatarak evde kalmışlardır. Diğerleri de evlerini kilitleyerek dışarı çıkmışlar ve dua etmişlerdir. Diğer taraftan İngiliz Konsolosluğu da ciddi zarar görmüştür.[63]

Resim 3.47 1870 Yangının Etkisi-İngiliz Konsolosluğu



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

[62] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.200-202
[63] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.200-202

Rose; şehirdeki su sorunun, ahşap ev yapısının, dar sokakların vb. fiziki koşulların yangının başlamasında ve büyümesindeki en büyük neden olduğunu belirtmiştir. Zira en azından su sorunu olmasaydı yangının boyutlarının bu denli ağır olmayacağını belirtmiştir.[64]

Rose; mektubunun sonuna doğru bundan sonra izlenilmesi gereken politikayı belirlemeye çalışarak gelişmelerin ne yönde olacağını tahmin etmeye çalışmıştır.
Bu saptamalardan en önemlisi ise; bu yangının şehir için bir istisna olduğu bundan sonra şehir yöneticilerinin de şehrin fiziki yapıları ile ilgili önlem alacaklarını belirtmiştir. Rose; görünenin aksine bundan sonraki sürecin yangın sigortacılığı açısından çok daha umut verici olduğunu belirtmiştir. Londra'daki gibi bir itfaiye teşkilatının kurulması gerektiğini hatta eğer mümkünse İngiltere'den İstanbul'a uzmanların getirilerek bunun sağlanması gerektiği üzerinde durmuştur.65

Resim 3.48 1870 Yangının Etkisi-TaşBina



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

[64] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.205
[65] LMA CLC/B/192/019/31522/260, s.205

Rose'un bu mektubu Sun'ın 1870 Büyük Pera Yangını'nın tanımlaması ve bundan sonraki politikaların belirlenmesi açısından çok önemlidir.

Zira tam da Rose'un dediği gibi şehirdeki yangın sigortacılığı bu tarihten sonra birinci dünya savaşına kadar sürekli büyümüştür.

Belediye ve Osmanlı Hükümeti'nin bu yangından sonraki politikaları tam da yangı sigortacılarının istediği gibiydi.

Resim 3.49 1870 Yangının Etkisi-TaşBina-2



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

3.6 Sahte Hasarlar

Sahte Hasarlar sigorta şirketlerinin tarihleri boyunca ki günümüzde bile geçerli olan operasyon sorunlarından en önde gelenidir. Sigorta şirketleri gerçekten olmayan ve anlaşmalı bir şekilde yapılan hasarlardan dolayı önemli tutarlar ödemekteydi.

Osmanlı Sigorta piyasasındaki sigorta şirketleri, marketin dar ve reasürans olanaklarının sınırlı olması nedeniyle neredeyse bütün üstlenilen sigorta taleplerinde koasürans yapmışlardır. Sigorta yapılan varlıkta hasar olması durumunda hasar

tazimatları üstlenilen % kadar karşılanıyordu. Bu nedenle bir sahte hasar tazmini durumunda bu sadece bir sigorta şirketini değil neredeyse tüm piyasayı etkileyen bir hal alıyordu. Osmanlı sigortacılık piyasasının bu yapısı doğal olarak en küçük bir sahte hasar durumunda piyasada kırılmalara ve dalgalanmalara da neden oluyordu. Bir yılda sahte hasarların yoğun olarak yaşanması bir sonraki yıl için prim seviyelerinin artışına doğal olarak da sigorta penetrasyonun düşmesine ve dürüst sigorta alıcısına zarar verici oluyordu. Toplamda ise sigortacılık piyasasının istenildiği ölçüde ve yönde gelişememesine neden oluyordu ki tam olarak Osmanlı sigorta piyasasında yaşanan şey buydu.

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketleri bir yandan Osmanlı Devleti'ne vergi vermek ve Osmanlı mahkemelerini tanımak konusunda ayak diriyor diğer yandan da Osmanlı Asayişinin yetersiz olduğu üzerinde duruyordu.

Herhangi bir sahte hasar ile karşılaşılması durumunda sigorta şirketlerinin hareket şekli genel olarak aynı olmaktadır. Bağlı bulundukları ülke konsolosluğuna başvurarak gerekli hukuki sürecin başlatılmasını ve ceza verilmesini sağlamaya çalışıyorlardı.

Haziran 1894 yılında İzmir'de Dano Handa yer alan Mağaza yanmıştır. Mağazanın sahibi G.M. Condoulis adlı Yunan vatandaşıdır ve mağazada muhtelif İngiliz sigorta şirketlerine sigortalatılmıştı. Yangın sonrasında İngiliz sigorta şirketleri yangının kundaklama sonucu çıktığını ve sahte hasar olduğunu söyleyerek tazminat ödemeyi reddetmişlerdir. [66]

17 Haziran 1896 yılında İzmir'deki önde gelen sigorta şirketlerinden North British & Mercantile sigorta şirketinin Londra'daki merkezi İzmir'deki İngiliz konsolosluğuna başvurarak müşterinin ısrarlı bir şekilde hasarının tazmin edilmesini talep etmekte olduğunu fakat olayda ciddi sahte hasar emarelerinin bulunduğu belirtilmiştir. Devamında ise İngiliz sigorta şirketlerinin İzmir'de önemli miktarda çıkarlarının olduğunu bu manada bu olaya müdahale edilmesini ve Condoulis'in Konsolosluk mahkemesine çıkarılarak ceza almasının sağlanması talep edilmektedir. [67]

[66] FO 78/4987
[67] FO 78/4987

Yine Hairan 1896'da London&Lancashire, Northern, North British & Mercantile, Royal, Palatine, Royal Echange ve Sun sigorta şirketleri İngiliz Dışişleri bakanlığına ortak imzalı bir mektup gönderirler. Bu mektuptda Condoulis'in değişik zamanlarda birden fazla sigorta şirketine mağazasını sigortalattığı, kısa bir zaman sonra da mağaza tamamen yandığı için hasarın tazmin edilmesini istemiştir. Farklı sigorta şirketlerinden aynı riski sigortalaması ayrıca hasarın sahte olduğuna dair ciddi şüpheler nedeniyle ilk olarak London&Lancashire şirketi hasar ödemesi yapmayı reddedtmiştir. Bu sigorta şirketini diğerleri takip etmiş ve öncelikli olarak hasarın nasıl meydana geldiğinin ayrıntılı bir raporunun alınmasını talep etmişlerdir. Daha sonra da Condoulis'in İzmir'deki İngiliz Konsolosluk Mahkemesi'nde yargılanması talep edilmiş fakat şehirdeki Yunan cemaati buna karşı çıkmıştır. Sigorta şirketleri eğer bu yargılama yapılmazsa diğer sigortalılar moralite olarak olumsuz etkileneceği ve hatta bu tarz sahte hasar durumlarının daha fazla yaşanarak sigorta şirketlerinin yüksek tazminatlar ödeyeceğini ve oradaki varlıklarını sorgulayacaklarını hatta piyasadan büyük zararlarla çıkabileceklerini belirtmişlerdir.[68]

18 Eylül 1896 yılında London&Lancashire şirketi'nin İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na yolladığı bir mektupta Condoulis'in yargılanmaktan kaçma için İstanbul'daki Yunan Konsolosluğu'ndan yardım aldığını belirtmiştir. İzmir'deki İngiliz sigorta şirketlerinin bundan sonraki işlerini güvenli bir şekilde yapabilmeleri için konu hakkında yardım talep etmiştir.[69]

17 Arlık 1896 yılında İngiltere Manchester'da 9 kredi veren kuruluşun avukatı Dışişleri bakanlığına Condoulis ile ilgili bir mektup yazarlar. Bu mektupta Condoulis'in kredi veren bu 9 kişiye 3.000 pound civarında borcu olduğunu ve vermediğini yazarlar. Bunun üzerine bu firmalar İzmir'de Pallamary adlı bir avukatı görevlendirerek borç takibi yaparlar. Pallamary, konu ile ilgili Yunan Konsolosluğu2na başvurur, Yunan Konsolosluğu yaptığı araştırmada kayıtlarında bu kişinin kendi vatandaşları olduğuna dair bir kayıt bulamamıştır. Condoulis'in hangi milliyetten olduğu hukuki olarak izlenecek yolu belirleyeceği için bir karışıklık yaşanmıştır. Daha sonra Yunan Konsolosluğu; Condoulis'in yargılanması için kendilerinin bir engel olmadığını belirtir, bunun üzerine Osmanlı otoritelerine

[68] FO 78/4987
[69] FO 78/4987

başvuru yapılır. O sırada İngiliz sigorta şirketleri de Osmanlı mahkemelerine başvurur ve Condoulis kundakçılık suçundan cezaevine konur. Mahkeme Condoulis'in mal varlıklarına el koyarak hepsinin satılmasına ve borçlarının ödenmesine hükmeder. [70]

Ocak 1897 yılında İstanbul İngiliz Konsolosluğu yaptığı araştırma sonucunda Condoulis'in Osmanlı vatandaşı olduğunun tespit edildiğini belirtir. Buna göre Condoulis, Aydın vilayetine bağlı olan bir Osmanlı vatandaşıdır. 71

7 Eylül 1897 yılında London&Lancashire sigorta şirketi Dışişleri bakanlığına gönderdiği mektupta Condoulis ile ilgili yargılama sürecinin takip edildiğini, İngiliz Konsolosluğu'nun konuyu yakından takip ettiğini fakat asıl korktukları konunun Condoulis'in Türk yargıçlara rüşvet verme ihtimalinin olmasıdır diye bilgi verir. Buna ek olarak Condoulis'un mağazası için 2.500 poundluk bir toplam sigorta bedeli iel poliçe yaptığını buna karşın sigorta şirketlerinin mahkemeyi takip etmek için 2.500 poundluk avukatlık gideri ve 4.700 poundlik giderler olmak üzere bu dava için 7.200 poundluk bir harcama yaptıkları belirtilmiştir.[72]

Sigorta şirketleri normalde 2.500 poundu ödeyerek dosyayı kapatmak yerine 7.200 pound ödeyerek dava açmaları ve konunun yakın takipçisi olmasının özel bir anlamı vardı. Zira bu davayı kendi lehlerine sonuçlandıramazlarsa bundan sonraki süreçte kendilerine karşı talepte bulunulacak sahte hasarlardan korkmaktadırlar. Bu nedenle dosyayı sonuna kadar sıkı bir şekilde takip etmişlerdir.

Sahte hasarlar ile ilgili bir başka örnek ise organize bir çete olan Camorra adlı çetedir. 1897 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun neredeyse tüm ticari merkezlerinde faaliyet gösteren bu çetenin üyeleri yoğunlukla Yunan ve İtalyan kökenli kişilerdir. Çetenin üyelerinin bir kısmı yasa dışı işler yaparken bir diğer kesimi ise kendilerini iş adamı olarak tanıtan saygın kişiler görünümündedirler. Yangın sigortacılığının gelişmesi ile birlikte çete bu alanda da faaliyet göstermeye başlamıştır. İstatistiklere göre yangın sigorta şirketlerinin İstanbul'da faaliyet göstermelerinden sonra yangın adetleri giderek artarak senede 250–300 kadar yangın çıkmaya başlamış ve bu yangınların da %75'i civarında sahte olduğu iddia edilmektedir. Buna göre çete şu

[70] FO 78/4987
[71] FO 78/4987
[72] FO 78/4987

şekilde faaliyet göstermektedir; çete üyeleri bir evi veya mağazayı kiralayarak içini güzel bir şekilde döşüyorlar daha sonra da daha önce bir adli vaka'sı olmayan biriyle anlaşarak yerin yangın sigortası yapılmasını sağlıyorlar. Bu yangın sigortası bir ya da birkaç şirkete bölünmüş şekilde yapılabilmektedir. Daha sonra mekan içindeki eşyalar taşınarak kundaklama yapılır ve sigortadan tazminat talep edilir. Eğer acente durumu anlayıp itiraz etmeye çalışırsa çete acenteyi tehdit etmeye başlardı. Çoğu durumda acente tazminat tutarını çeteye öderdi.[73]

3.7 Sigorta Haritaları ve Edward Goad

Sigortacılar açısından bir riskin değerlendirilmesi ve priminin belirlenmesi için belirli parametrelerin dikkate alarak hesap yaparlar. Her bir risk için parametreler değişmektedir. Örneğin sağlık sigortası için prim; belirlenen bölgedeki doğum ve ölüm oranlarıyla ortalama yaşam süreleri temel parametrelerden bir kaçıdır. Sigorta prim düzeyini belirleyen aktüerler yangın riski için primin hesaplanmasında evin yapısı, bulunduğu sokaktaki genel durum, yangına karşı alınan önlemler, evin mülkiyet durumu, bitişik olduğu ev ile aralarında duvar olup olmadığı, içindeki eşyaların fiyatı, yangın musluklarına evin uzaklığı vb gibi koşullar öne çıkmaktadır. Bir diğer konu ise benzer risklerdir; birinci bölümde anlatıldığı gibi sigorta matematiği büyük sayılar kanununa dayanmaktadır, bu nedenle bir sigortacı bir sigorta talebini değerlendirirken mutlaka benzer riskleri portföyünde barındırması gerekmektedir. Yangın sigortasında bu benzer riskleri aynı portföyde toplayabilmesi için sigorta yapılacak alanın fiziki, toplumsal ve belirlenen kıstaslara göre birbirine yakın olması sağlanmaya çalışılır.

Esasen haritacılık ve bunun türevleri şeklinde oluşan uzamsal yapıların 19. Yüzyılın getirdiği modernleşmeden bağımsız düşünmek imkânsızdır. Zira bu dönem itibarıyla haritalar yalnızca kadastral değil aynı zamanda şehirler genelinden bölgelere oradan da hanelere kadar düzenleyen sınıflayan ve hatta mülkiyet ilişkilerine varıncaya kadar belirleyen çok geniş şeyler anlatmaya başlamıştı. Foucault bu yapıyı mekânları kodlayıp mülkiyet ilişkilerini ticarileştiren, kelimenin

[73] Sacramento Daily Record-Union, Çarşamba, 17 Şubat 1897, s.7

tam anlamıyla toplumsal yaşam uzamlarını ortaya çıkardığını belirtmiştir.74 Kapitalist modernitenin ekonomik ve yönetsel uzuvları tanımadan, ölçmeden yönetemeyeceğini, değiştiremeyeceğini çok net biliyordu. Doğal olarak sigortacının da çıkış noktası risk alanı olarak gördüğü şehri tanımaktan başlıyordu. Var olan haritalar sigortacıların bakış açıları ile çoğu kez uyuşmuyordu. Bu nedenle sigortacılar kendi bakış açılarını görebilecekleri haritalar yaptırmaya başladılar. Bu haritalar yangın haritaları olarak adlandırılmaya başlandı.

Harita ve harita çizimi 19. Yüzyılda geçmişte hiç olmadığı kadar ticarileşmiş ve aynı zamanda değişimleri sürekli güncellemelerle kendi sürekliliğini de bir anlamda yaratmıştır. Uzamların Tarihi adlı yapıtında John Pickles 19. yüzyıldaki yangın sigorta haritacılığı ile ilgili olarak farklı noktaları işaret ediyor;

"Harita-çizim, toplumsal istatistikler, kamu sağlığı, ahlaki eğitim, şehir planlama ve idare kurumları en başından itibaren kimlik inşası ve toplumsal mühendislik kavramlarıyla sınırlandırılmıştır. Harita çizim ve istatistik, vatandaşları belirli şekillerde görünür kılarak onları kamu idaresine bir özne haline getirdi ve yeni uygulamalar için sigorta gibi faydalı muhasebe araçlarının ortaya çıkmasını sağladı. Örneğin ABD'deki Sanborn haritaları kent ölçeğini yeni yollarla (öncelikle mülkiyet ve işlev açısından) tanımlayarak daha önce kentsel uzamı tanımlamak için harekete geçirilmemiş bir kesinlik ve ayrıntıdaki ölçeği yeniden ayarlamıştır."[75]

Yangın sigorta haritaları, sigorta şirketlerinin istekleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Bu talebi gören harita mühendisleri zamanla bu konuda uzmanlaşmış ve haritalarını eskiye göre çok daha ayrıntılı olarak hazırlamaya başlamışlardır.

Yangın sigorta haritalarının tam olarak ne zaman kullanıldığı bilinmemektedir. Fakat genel kanıya göre 18. Yüzyıl başından itibaren bu haritalar kullanılmaya başlamıştır. Erken dönem yangın sigorta haritaları el çizimi şeklinde ve sadece belirli sigorta şirketinin ilgilendiği bir veya birkaç bina için yapılmıştır. İngiltere'de bulunan Phoenix Assurance Company için Thomas Leverton adlı haritacı tarafından sadece Londra Merkezinin çizimi 1785 yılında yapılmıştır. 1792 ve 1799 yılları arasında Richard Horwood tarafından Phoenix Fire Officeiçin

[74] Michel Foucault**, Discipline and Punish, The Birth of The Prison**, Çev. A. Sheridan, New York, Pantheon, 1977, s. 194

[75] John Pickles, **Uzamların Tarihi-Haritacılık Mantığı, Haritalandırma ve Coğrafi Olarak Kodlanmış Dünya,** Çev. Kerem Işık, İstanbul, YKY Yay., 2011, s.201

genişletilmiş şekilde "Londra Haritası" çizilmiştir. Yerel sigorta şirketleri de aynı dönemde Kuzey Amerika'da el çizimi şeklinde haritalar çizmişlerdir. Yine Phoenix Assurance Company adlı İngiliz şirket Kuzey Amerika'da faaliyete başladıktan sonra Montreal (1808, 1845), Quebec (1808, 1845), Halifax (1808) ve St. John's (1845) gibi şehirlerin yangın haritalarını yaptırmıştır. 19.yüzyılın ilk yarısından sonra basım teknolojisindeki ilerlemenin bir sonucu olarak artık yangın sigorta haritaları daha ekonomik ve kaliteli olarak alınmaya başlandı. 1850'de Amerikan Yangın Sigorta haritalarının babası kabul edilen George T. Hope ve iki arkadaşı New York şehrinin detaylı haritasını hazırlamışlardır. Bu harita hazırlanırken birçok sigorta şirketinin oluşturduğu bir komite aracılığıyla yangın sigorta haritalarının standartları ve ne gibi bilgileri içermesi gerektiğini belirledi. 1855 yılında Perris isimli kartograf New York şehrinin yangın sigorta haritasına ekler yapmış 1859 yılında ise bir revizyon daha gerçekleştirmiştir. Bu dönemde hem bazı şirketler hem de bu konuda bir potansiyel gören bireysel haritacılar çalışmalarına hız vermiştir. Bunlardan en önemlisi Massachusetts'te toograf olarak çalışan D. A. Sanborn'un 1867 yılında kurduğu D. A. Sanborn National Insurance Diagram Bureau'dur. Bu büro 1876 yılında The Sanborn Map and Publishing Company adıyla faaliyetlerine devam etmiş Kuzey Amerika'daki en etkin ve önemli yangın sigorta harita firması olmuştur. 1866 yılında ise ABD'de Ulusal Yangın Sigorta Aktüerler Kurulu tarafından desteklenen sigortacılar için haritaların basımı çalışmaları yapılmıştır.[76]

Yangın sigorta haritaları çıkış noktasını İngiltere'de yapsa da olgunluk ve profesyonelleşme sürecini Amerika kıtasında yapmıştır. Özellikle ABD ve Kanada'daki çalışmalar Dünyanın geri kalan kısmı için yapılacak olan çalışmalara temel oluşturduğunu söylemek yanlış olmaz.

3.7.1 Osmanlı İmparatorluğu'nda Erken Dönem Yangın Harita Çalışmaları

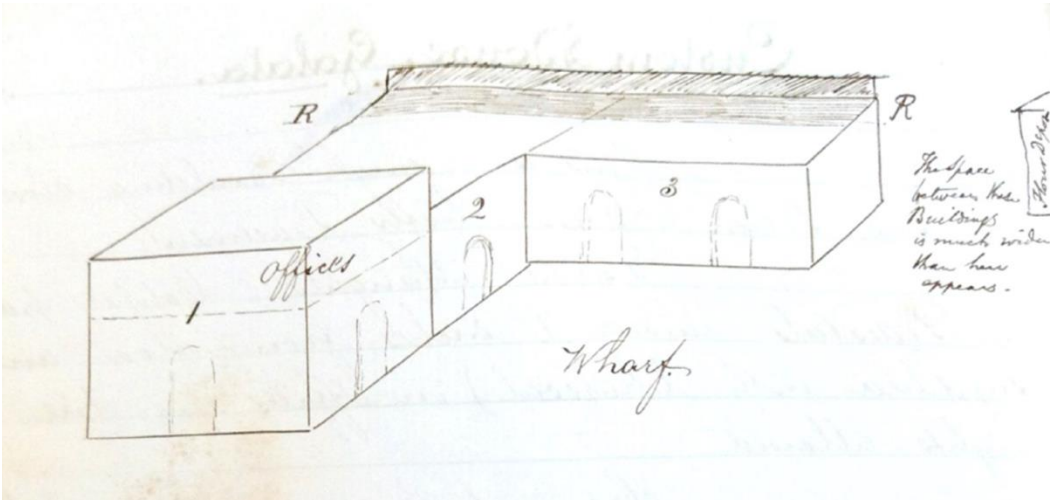
Osmanlı İmparatorluğu içinde faaliyet göstermeye başlayan sigorta şirketleri. Öncelikli olarak var olan fiziki, toplumsal ve ekonomik olmak üzere birçok konuda ön araştırma yaptılar. Bu sigortacıların ellerinde yangın sigorta haritaları olmadığı

[76] Franges M. Woodward, Fire Insurance Plans and British Columbia Urban History: A Union List, **BC STUDIES**, no. 42, Summer 1979, s. 14-15

için potansiyel müşterilerin durumlarını farklı açılardan tanımlama yoluna gittiler. Bu tanımlamaların birçoğu genelleme şeklinde yapılmıştır. Sigorta şirketinin sigortalayacağı yapıları da incelemek gerekiyordu, bu inceleme hem uzun zaman alıyordu hem de maliyetliydi. Fakat Sigorta şirketi bunu yapmadığı zaman riskin boyutlarını anlaması ve doğru fiyatlama yapması mümkün değildi. Bu nedenle sigorta şirketleri bu konuda çok hassas davranarak çok ayrıntılı incelemeler yaptılar. Aşağıda örneğini vereceğimiz uygulamalar da bunun bir parçasıdır.

Sigorta şirketleri yukarıdaki bölümün başında anlatıldığı gibi yangın riskine konu olan gayrimenkuller ilk olarak kendilerine özel olarak el çizimi şeklinde yaptılar. Bu çizimler merkezde yer alan sigorta şirket temsilcisinin çizimlerinden ibaretti. Örneğin Sun Sigorta Şirketinin İstanbul ile ilgili yaptığı ön çalışmada yangın sigortasına konu olabilecek yapılarla ilişkin çeşitli çizimler yapılmıştır.

Resim 3.50 Gümrük Evi Çizimi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.22

Yukarıdaki görsel bir gümrük evine aittir. Sun Sigorta Şirketinin İstanbul'da 1864 yılında faaliyetine henüz başlamış ve müşteri olacak potansiyel yapılar hakkında yukarıdaki çizimlere benzer çizimler yapmıştır. Bu Çizimlere göre gümrük evinin çevresinde onunla bitişik şekilde herhangi bir yapı yoktur. Gümrük Evi, belgelere göre Pera bölgesine yakın olup tuğla ve taştan yapılmıştır. Gümrük Evi içindeki ofislerde mangal dışında herhangi bir şekilde yangına neden olacak başka

materyellere izin verilmiyor. Gümrük Evi ile ilgili aşağıdaki bilgilere özellikle yer verilmiştir;

Çalışma Saatleri: 09:00–16:00

Malların Değerleri: 40 Pound–100.000 Pound

Mallar istenilen süre kadar Gümrük Evi'nde kalabiliyor ancak 8 günden sonra yüksek kira bedelleri işlemeye başlıyordu.[77] Bilgilere bakıldığı anda Sun Sigorta şirketinin Gümrük Evi'ni sigortalaması için önemli olan noktaları görüyoruz. Başlangıç olarak yapının taş ve tuğladan yapılması yangın riski açısından riski düşürücü bir faktördür.

Diğer yandan binanın yanında başka yapıların olmaması hem o yapılardan gelecek olan riski hem de Gümrük Evi'nde bir yangın çıktığında diğer yapılara zarar vermesi gibi bir riski ortadan kaldırmaktadır. Bunlara ek olarak çalışma saatlerinin belirlenmesi yapının ne zaman riske daha açık olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Bir diğer konu ise Gümrük Evi içerisindeki malların tutarıdır. Bu tutar, hem toplam sigorta bedelinin hem de prim seviyesinin belirlenmesi açısından önemlidir.

Sun Sigorta Şirketinin yaptığı değerlendirmede teknik detaylar veriliyordu;

"1 numaralı oda Teftiş odası olarak, arkasındaki 2 ve 3 numaralı odalar Depo olarak kullanılıyor ve en arkadaki 2 bölüm çatıdır. Dış duvarların kalınlığı yaklaşık 2 metre kadardı ve iç bölüm ayrımları tahta yapıdan ve aynı kalınlıkta idi.

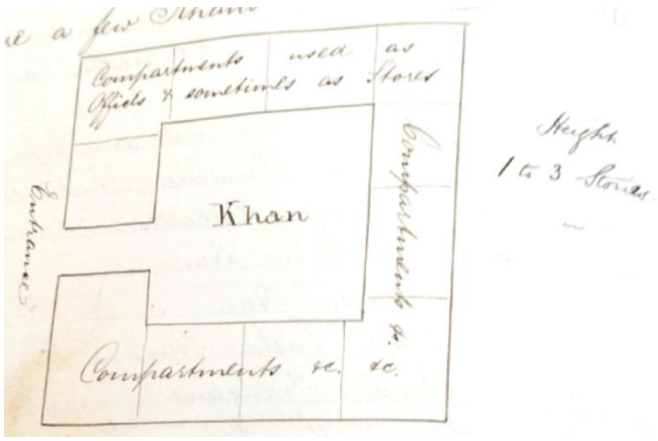
Çatının arkasındaki taş duvar binanın bu tarafını yangından korumak için binadan yaklaşık 3.5 metre daha yüksekti. Gümrük Evi civardaki diğer meskenlerden uzak bir yerde kurulu idi. Depo sağlam bir taş yapı idi. Arka çatı ile bu bina tahta kulübeler vardı ve devlet Gümrük Evini buraları içine alacak şekilde genişletmeyi düşünüyordu.

Bu bilgilerden yola çıkarak adaylardan üçü sigorta konusunda Galatadaki taş binaların sigortaya daha uygun olduğuna karar verdi. Ancak buna ilişkin olarak acente adaylarından biri olan Mr Nappes potansiyel sigorta yapılacak binaları hanlar olarak sınırlandıracağını belirtiyor"[78]

[77] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.21-22
[78] LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.22-23

Hanları özel olarak dikkat alanı içine alan Sun Sigorta şirketi İstanbul'daki Hanlar için de el çiziminden faydalanıyordu;

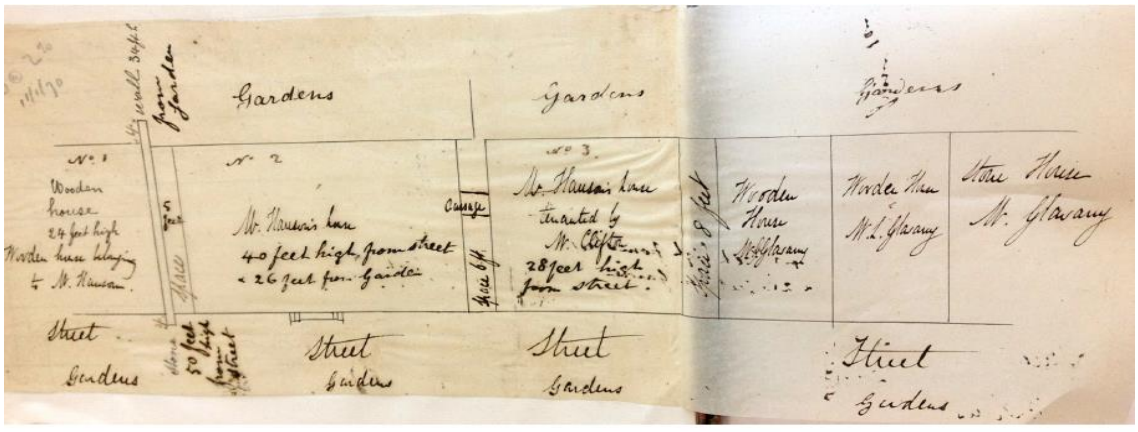
Resim 3.51 İstanbul'da Bir Han Çizimi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/257, s.26

Sun'ın yaptığı değerlendirmede hanların genel olarak 1 ile 3 kat arasında bir yüksekliğinin bulunduğu ve bu hanların ofis ve aynı zamanda dükkan olarak kullanıldığı belirtilmiştir. Dikkati çeken nokta ise Sun'ın Hanların Pera'nın hangi bölgesinde bulunursa bulunsun sigortalanabilir nitelikte olduğunun belirtilmesidir. Sigorta şirketleri faaliyetlerini devam ettirdikçe aktüerya bakımından önemli olan bu çizimleri de geliştirmeye başladılar. Çizimler daha da ihtiyaca cevap verir nitelikte olmaya başlamış belirlenen primler de bu çizimler doğrultusunda değişime uğramaya başlamıştır.

Resim 3.52 Hanson Evi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/259, s. 269

Yukarıdaki belgede 1868 yılında İstanbul'da Mr. Hanson adlı bir müşterinin yangın sigorta riski talep etmesi üzerine Sun sigorta şirketinin yaptığı ön çalışmayı göstermektedir. Buna göre sigorta şirketi evin olduğu alanın önünde sokağın geçtiği arkasında ise bahçenin olduğunu belirtmektedir.

Evlerin taş, tuğla veya ahşaptan yapıldığını aynı zamanda da evlerin yüksekliği konusunda da bilgiler vermektedir.

Çizimler daha sonra sigorta şirketlerinin kullanımı için daha da basitleştirilmeye başlandı.

Bu basitleştirme işleminin başlangıcını İstanbul için 1870 Büyük Pera Yangınının etkilerini gösteren haritalarda görmek mümkündür. Renkli olarak basılan bu haritada Pera Yangının özellikle hangi bölgelerde etkili olduğunu izlemek şaşırtıcı şekilde kolaydır. Daha önceki bölümlerde de detaylı bir şekilde anlatıldığı gibi 1870 Büyük Pera Yangını Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılık açısından bir milat olarak kabul edilmiştir.

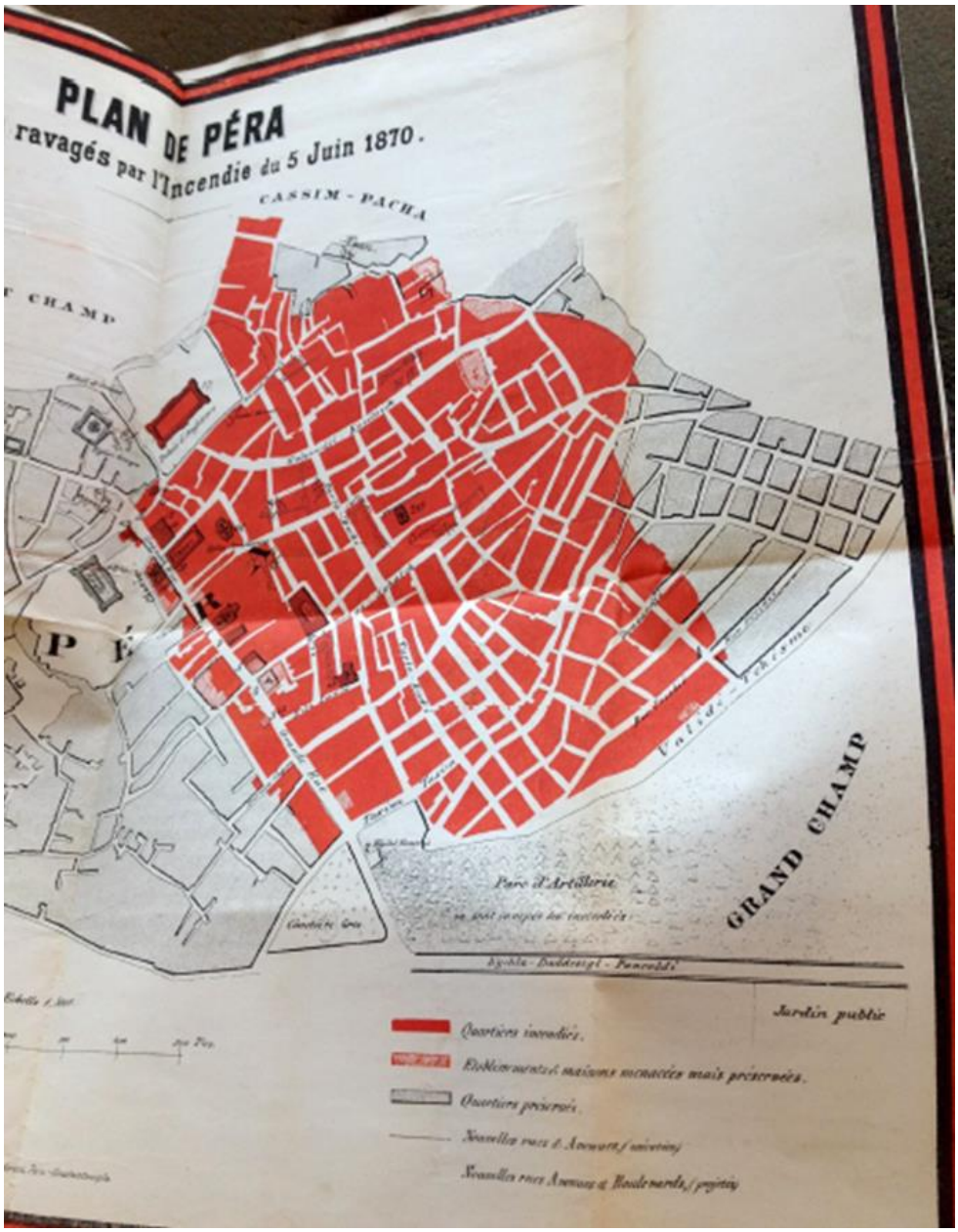
Bunun esas nedeni yangının yarattığı yıkımın boyutları olmasının yanında genel olarak yangından etkilenen tarafların özellikle bu bölgede yerleşik olan ve aynı zamanda bu bölgede dükkanları olan Gayrı Müslim ve Avrupa Ülke Vatandaşlarıdır.

Birçok kaynakta; Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın başlangıcı ve çıkış noktası kabul edilmesine rağmen bu yorumlar esas itibarıyla bu olayı 1666 Büyük Londra Yangını ile bir paralellik sergileme çabası olduğunu söylemek pek de yanlış olmaz.

Zira 1870 Büyük Beyoğlu Yangınına bu kadar önem veren araştırmacıların fikirlerine temel olacak birincil kaynakların eksikliği iddiayı tartışılır kılmaktadır.

Büyük Pera Yangını ile ilgili Sun sigorta şirketi arşivlerinde yangın sigorta haritalarına benzer aşağıdaki harita bulunmaktadır;

Resim 3.53 Haritada 1870 Büyük Pera Yangının Etkisi



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/260

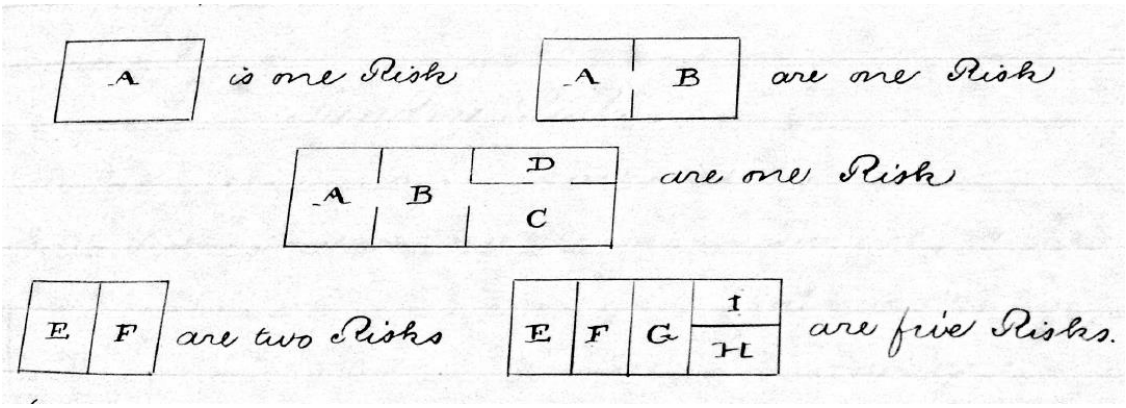
Yukarıda da görüldüğü gibi yangının etkili olduğu noktalar kırmızı şekilde belirtilmiştir. Renklendirilmiş bu alanlar yapıları temsil etmektedir ve aralarındaki boşluklar da sokakları.

Yukarıda da değinildiği gibi yangın sigorta haritaları için artık yavaş da olsa bir yönelimin söz konusu olduğunu bu haritadan anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan Sun Sigorta Şirketi'nin Osmanlı İmparatorluğu topraklarında 1863 yılında açtığı ilk şube olan İzmir'de durum biraz daha farklıdır.

Zira çizimlere bakıldığında İstanbul'a göre çok daha profesyonel ve ayrıntılıdır.

Resim 3.54 Yapı Çizim Örnekleri-İzmir



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.34

Sun Sigorta Şirketi İzmir için öncelikli olarak kullanılacak şekillerin ne anlama geldiğini tanımlama yoluna gitmiştir. Buna tek bir yapı tek bir risk olarak değerlendirilmiş ve tek bir risk olma durumu; yapıların arasında bir bağlantı olmaması durumuna kadar devam etmiştir.

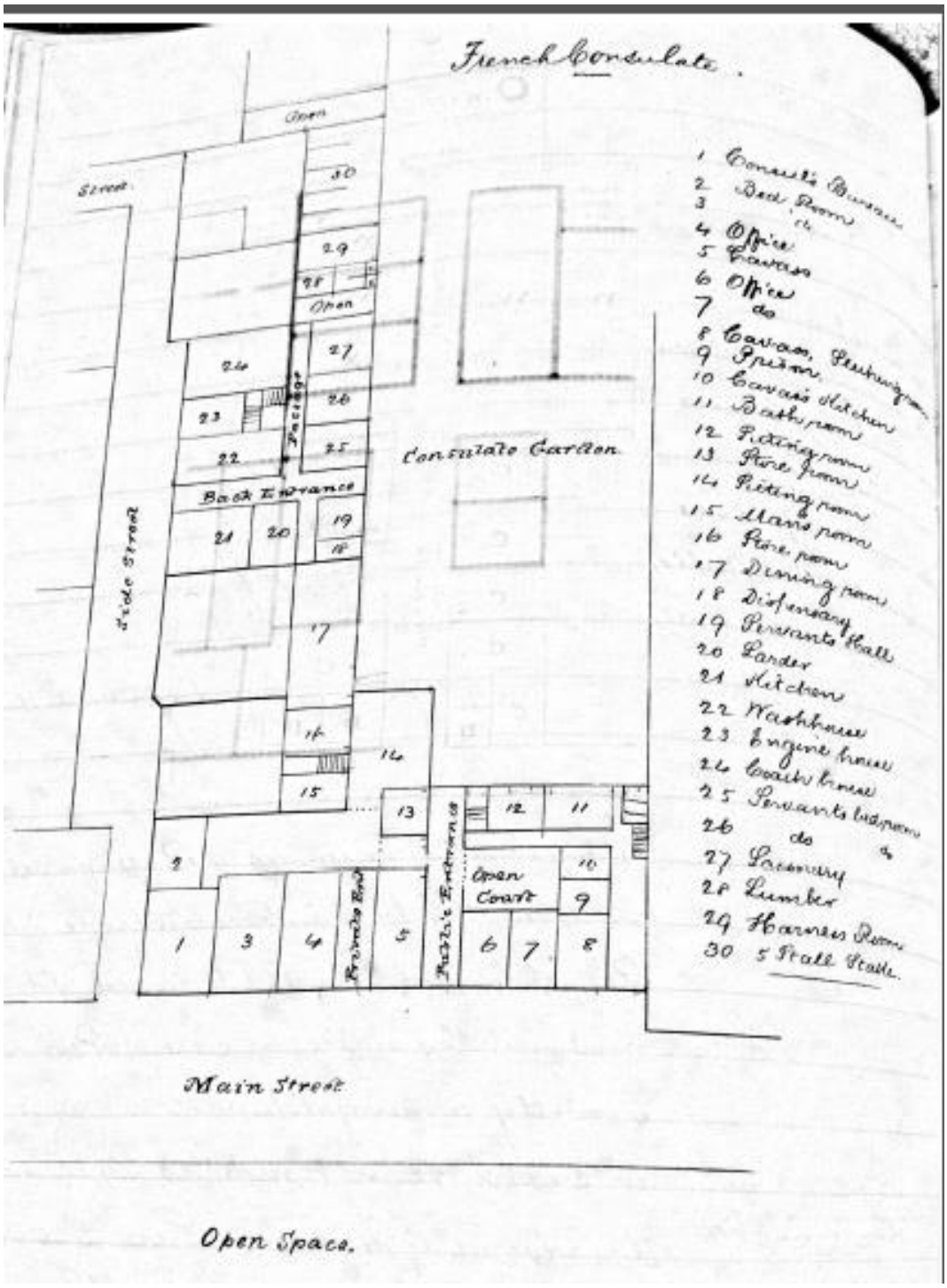
Tabloda dikkat edilirse E ve F arasında bir bağlantı olmadığı için iki ayrı risk olarak değerlendirilmiştir. Yine aynı tabloda A ve B arasında bir geçiş olduğu için tek bir risk olarak değerlendirilmiştir.

Aşağıdaki resimde ise İzmir'deki Fransız Konsolosluğu'nun çizimi bulunmaktadır. Çizim kuş bakışı şekilde çizilmiş olup her odaya bir numara verilmiştir.

Odaları tanımlayan numaraların açıklamaları da yandaki tabloda verilmiştir. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla konsolosluk için Sun ve Phoenix sigorta şirketleri sigortasını yapmışlardır. Yine belgelerden anlaşıldığı üzere yapı taştan yapılmıştır.

Dikkat çeken unsur ise çizimin İstanbul'dan farklı olarak yapının kaç kat olduğu burada yer almaktadır.

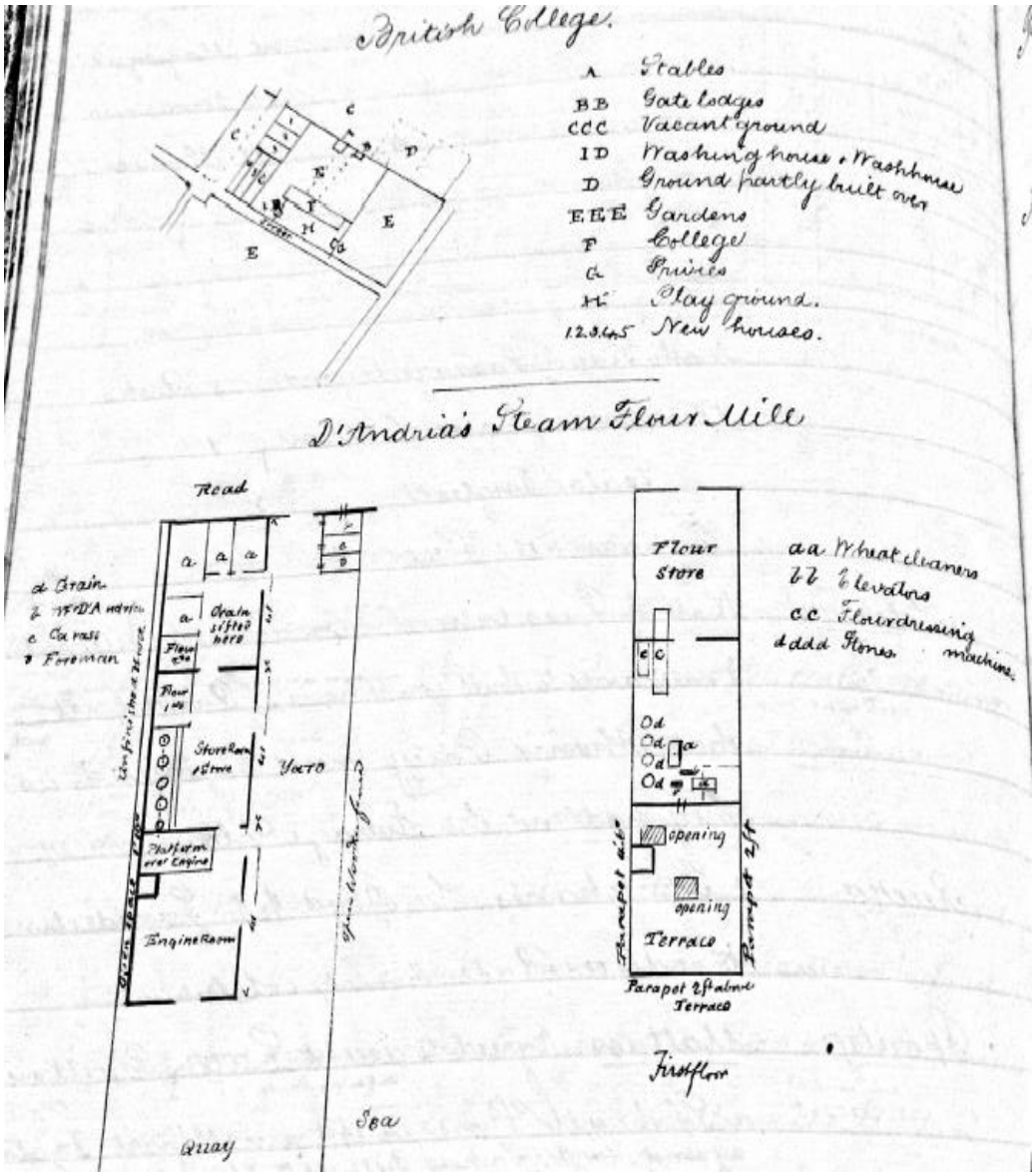
Resim 3.55 İzmir Fransız Konsolosluğu



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.38

İzmir'de yapılan çalışmalar tek tek riskler için yapılan el çizimleri ile devam etti. Sun sigorta şirketinin merkezinin talebi üzerine İzmir şubesinin yaptığı çizimler belirli bir dönem el çizimi şeklinde devam etti;

Resim 3.56 İzmir İngiliz Koleji ve Fabrika Çizimi[79]

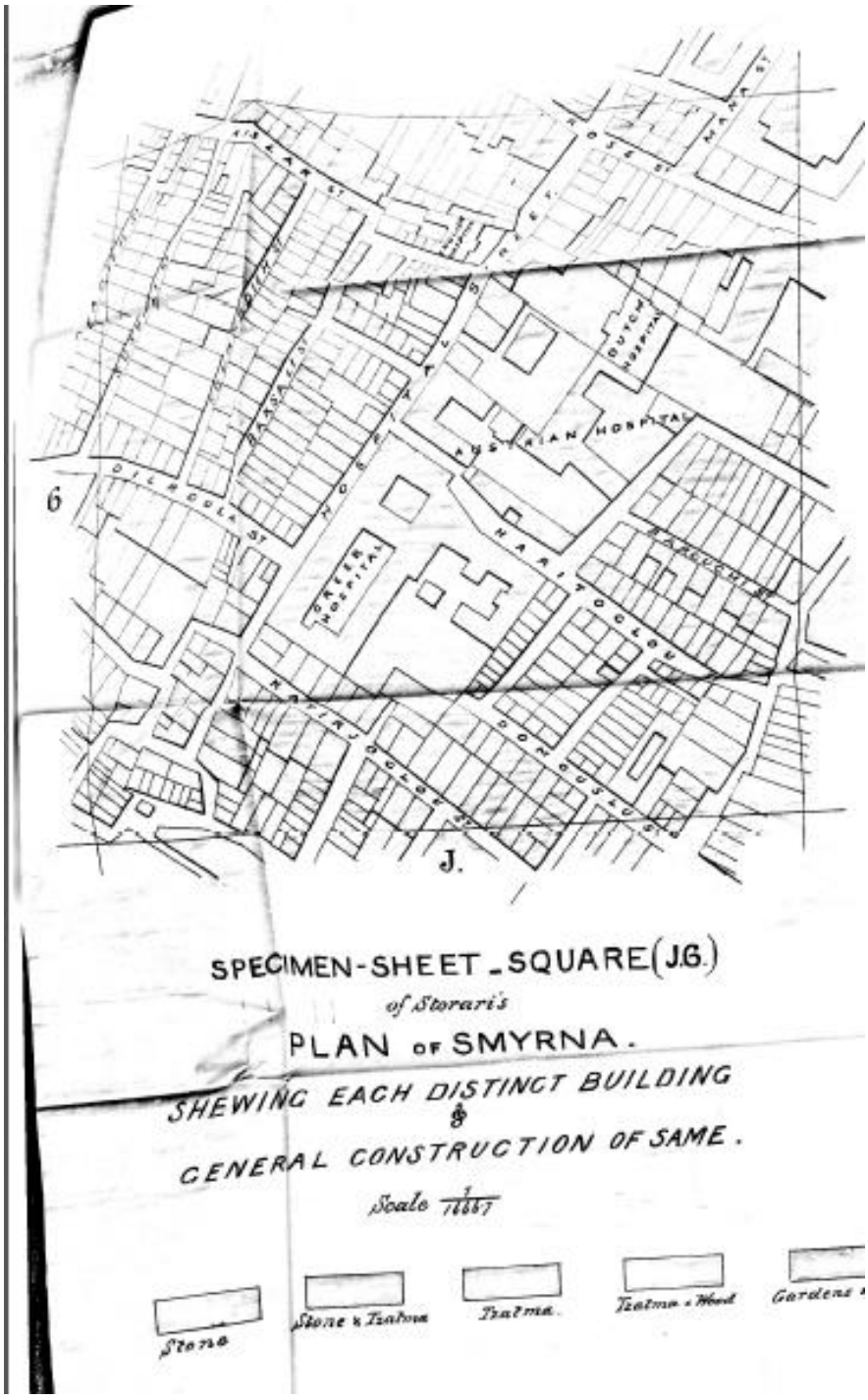


Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.41

Yukarıdaki çizimlerden birincisi İzmir'deki İngiliz Kolejini ve ikincisi ise bir dükkanı göstermektedir. Bu çizimler bir öncekilerine göre daha detaylı yapılmıştır. Zamanla yapılan çalışmalar daha da gelişerek aşağıdaki şekle bürünmüştür.

[79] LMA CLC/B/192/019/31522/267, s.41

Resim 3.57 İzmir Şehir Planı



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.84

Belge anlaşıldığı kadarıyla S. Watkins adlı topograf tarafından 1881 yılında 1/1666,7 boyutunda yapılmıştır. Esas itibarıyla İzmir'in Frenk mahallerini gösteren bu yangın haritası ilk defa binaların yapılarını toplu olarak veren ilk yangın haritası

konumundadır. Haritanın altına bakıldığında her bir yapının taş, ahşap, tuğla veya karışık bir şekilde mi yapıldığı görülebilmektedir. Daha sonra Goad'ın yapacağı haritaya göre binaların kat sayılarının, sahiplik durumlarının haritada görülmemesi bir eksiklik olmasına rağmen, 1881 gibi erken bir dönemde bu yangın haritasının yapılması önemli bir adımdır. Şu ana kadar yapılan araştırmalarda Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk yangın sigorta haritasının Goad tarafından yapıldığı savunulmaktadır. Yukarıda Watkins'e ait olan çalışma ise 1881 tarihli olup Osmanlı İmparatorluğu yangın sigorta haritacılığını 23 yıl daha geriye görülmektedir. Harita yabancı sigorta şirketlerinin birincil olarak ilgilendiği Frenk mahallesini göstermesi bakımından dışa dönük bir yapısı vardır. Tüm eksikliklerine rağmen Watkins'in yukarıdaki haritası yangın sigorta haritacılığı açısından çığır açıcıdır. Bu harita ile birlikte Goad'ın haritalarını anlamlandırmak çok daha kolay olmaktadır. Zira Burada faaliyet gösteren sigorta şirketleri anlaşıldığı kadarıyla yangın sigortalarında harita kullanımını ve bu konuda arayışalrı 1904-6'dan çok daha öncelere dayanmaktadır.[80]

Bir diğer çalışma ise T.Landy adlı topografındır. Landry hakkında derin bilgilere sahip olamasak da İzmir konusunda yangın haritası yapmak istediğini biliyoruz. Landry 6 Aralık 1883 yılında Sun Sigorta Şirketinin İzmir şube müdürü olan Richard Rose'a Fransızca bir mektup yollamıştır. Landry; mektuba İzmir için yapacağı harita ile ilgili olarak İzmir'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin onayını almak istediğiyle başlamıştır. Landry mektıubunda şağıda belirtilen noktalara değinmiştir.;

"İzmir şehrini içeren bir çeşit atlas yapmayı öneriyorum.1/500 ölçekli olarak, her biri ayrı bir haritayla temsil edilmiş belli sayıda bölüme ayrılmış ve her binanın sigortacılık açısından tüm ayrıntılarını görülebilecektir.

Sigorta şirketlerinin isteği doğrultusunda, planıma göre şehri bloklara ayırabileceğim, her binanın üstüne ne olduğunu yazacağımı düşünüyorum.

Bazı şartlar doğrultusunda en fazla 14 ayda bu işi yapabilirim.

Başlangıç için 500 pound istiyorum. Eğer kopyalar bana rezerveyse 20 pound daha."[81]

[80] LMA CLC/B/192/019/31522/268, s.84
[81] LMA CLC/B/192/019/31522/268

Mektubun ekinde de uygun görülmesi halinde yapacağı çalışmanın bir kopyası bulunmaktadır.

Resim 3.58 İzmir Şehir Planı-2



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/268

Öncelikle mektup incelendiğinde topograf; İzmir'de sigorta şirketlerinin risk analizi yapmak için bu tarz bir haritaya ihtiyaç olduğunu düşünmektedir. Bu tarz bir maliyeti tek bir sigorta şirketinin katlanması yerine sigorta şirketlerinin bir araya gelerek ortak karar almasının hem maliyeti düşürücü hem de genel isteği dikkate alacak olmasını sağlayacağı düşünülmüştür. Yapılacak çalışmada yangın sigorta ilkeleri gözetilerek bloklar halinde ve istenildiğinde farklılaştırma yapılabileceği de özellikle belirtilmiştir. Bu da topografın sigorta şirketleri isteklerine kapalı olmadığını göstermesi bakımından anlamlıdır.

Örnek harita incelendiğinde ise karşıma bir önceki örneğe benzer noktalar çıkmaktadır. Yapıların anlaşılır olması için kare şeklinde gösterilmiş ve yapı çeşidine göre farklı renklendirme yapılmıştır. Diğer haritada olduğu gibi burada da kat sayısı ve sahiplik durumu ile ilgili bilgiler içermemektedir.

Landry'nin teklifinin kabul edilip edilmediğini bilmiyoruz fakat bir önceki örnekle birlikte değerlendirildiğinde İzmir'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin yapıların risk analizini yapmak için yangın haritasına ihtiyaç duyduğunu göstermektedir. Sigorta şirketleri açısından faaliyetleri devam ettirmek ve piyasada kalıcı olabilmek için; yani yüksek risk içeren bir yapı ile düşük risk içeren bir yapı arasında prim ve teminat tutarını farklılaştırmak gerekliydi. Bu nedenle yangın haritası arayışı uzun bir süre devam etti.

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketleri uzun bir süre yangın sigorta haritalarını kendi yaptıkları el çizimleri ile üstesinden gelmeye çalıştılar. Osmanlı İmparatorluğu sınırlarında kurulan ilk sigorta şirketi olan Osmanlı Sigorta Şirketi de yangın haritacılığı konusunda çalışmalar yaptı;

"Nezâret-i Zabtiye
Mektûbi Kalemi
Dahiliye Nezâret-i Celîlesine
Devletlü efendim hazretleri

Aksaray civârındaki hâneleri tahrir ettiği görülmesiyle çevrilmiş olan Hüseyin Nazım efendi Osmanlı sigorta şirketinin İstanbul ciheti müfettişi olup şirketin müdürü Mösyö Thomas Maytas tarafından verilen emir üzerine Aksaray civârında sigortaya vakî' edilmiş olan hânelerin yekdiğerine derece-i kurbünü hâvi bir harita tersim etmekte olduğunu ve bunun için ruhsat-ı resmiye olmadığını beyân etmiş ve böyle

bilâ me'zuniyet İstanbul'un haritasının tersimi ez-her- cihet dâi-i mahzur bulunmuş olduğundan bu babda mezkûr şirkete tebligât-ı müktezîye icrâ ettirilmesi husûsuna müsaade-i aliyye-i dâverileri şâyân bulunmak babında emr ü ferman hazret-i men-lehü'l-emrindir

Fî 25 Cemâziyelâhir 323 ve fî 14 Ağustos 321"[82]

Zabtiye Nâzırı

Belgeden de anlaşılacağı gibi Osmanlı Sigorta Şirketi müfettişi olan Hüseyin Nazım Efendi, genel müdürü tarafından yangın sigortası yapılmış olan yapıların diğer yapılarla olan uzaklığı vb. teknik detayları çizmek için görevlendirilmiştir. Çevrede bulunan kolluk kuvvetleri izin alınıp alınmadığını sormuş, izin alınmadan yapılan haritalandırma çalışmalarının güvenlik açısından zorun yaratacağı düşünülerek ruhsat alınması kararı verilmiştir. Daha sonra ise bu ruhsat verilmiştir. Osmanlı Sigorta Şirketi'de diğer şirketler gibi haritalandırmayı kendi başına yapmış ve aynı zamanda buna uygun olarak da riskleri sınıflandırmayı seçtiğini belgeden anlıyoruz.

Bu noktalardan bakıldığında Goad haritalarını, sigorta şirketleri açısından uzun ve sancılı bir sürecin sonucu şeklinde düşünülebilir. Zira birçok çalışmada sanki Goad ile birlikte bu çalışmaların başladığı izlenimi vardır. Fakat yukarıda detaylıca anlatmaya çalıştığımız gibi Goad bu süreçteki önemli bir parça olup Osmanlı İmparatorluğu'nda yangın sigorta haritacılığı onunla başlamamıştır.

3.7.2 Charles E. Goad ve Osmanlı Yangın Haritaları

Goad'ın 1904–6 arasında oluşturduğu Yangın Sigorta haritaları birçok açıdan kendinden önceki çabaların tepe noktası olarak görülebilir. Zira yukarıda detaylı bir şekilde anlatmaya çalıştığımız gibi sigorta şirketleri, yangın risklerini gelen sigorta talepleri ile doğru bir ilişki kurmasını sağlayabilmek için yangın sigorta haritalarına ihtiyaç duyuyordu.

20. Yüzyılın başında artık Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin büyük çoğunluğunun geliri ciddi boyutlara varmıştı. Bu gelirin yanında

[82] BOA DH.MKT. 1005/88

giderlerinin en büyük kısmını oluşturan hasar tazminat tutarları da azımsanmayacak boyuttaydı. Bu nedenle sigorta şirketleri hem teknik karlarını üst seviyelere çıkarmak ve bunu sürekli hale getirmek hem de sürdürülebilir ve doyurucu bir kar seviyesi için doğru fiyatlama yapması gerekiyordu. Piyasanın boyutlarını ve ihtiyacı gören Goad da bundan faydalanmasını bildi. Hazırladığı haritalar sigorta şirketlerinin neredeyse tüm ihtiyaç duyduğu bilgileri içeriyordu; binaların sahipliği, kaç kat olduğu, yapılış tarzı, yanındaki yapıların durumu ve arasındaki fiziki ilişkiler vs.

Önemli etkilerine rağmen Goad ile ilgili yapılan araştırmalar çok kısıtlıdır, özellikle Osmanlı İmparatorluğu içinde yaptığı çalışmaları nasıl ve hangi şartlar altında kimlerle ortaklaşarak yaptığı u ana kadar bilinmemektedir;

"20. Yüzyılın başındaki İstanbul'un merkezinin olduğu kadar İzmir'e dair de güvenilir bilgilerinin zenginliği ile dönemin en iyi görsel tanıkları arasında sayılan haritalarının yaratıcısı Charles Edward Goad ve onun buralara ayak basmışsa eğer Osmanlı Çalışmaları, hala değeri bilinmemiş halde durmaktadır. Aslında onun İstanbul'da yaşamış olduğuna veya en azından İstanbul'a geldiğine dair kesin bir bilgi yok; şirketinden çalışanları buraya yollamış ve burada çalışmalarını sağlamış olabilir. Kendisinin veya görevlendirdiği kişilerin kullandığı kartografik kaynaklar ve İstanbul'da birlikte çalıştığı kişiler hakkında daha çok bilmek isterdik. Gölgede kalan alanları açığa çıkarmak yapılacak yeni araştırmalara kalıyor"[83]

Bu bölümde yukarıda belirtilen bilgi eksikliklerini tamamlamaya çalışacağız.

3.7.2.1. Charles E. Goad

Charles Edward Goad 15 Mart 1848 yılında Londra'da dünyaya geldi. Goad'ın Oxford Üniversitesi'nde matematik okuduğu söylense de üniversite kayıtlarında böyle bir kayıda rastlanmamıştır. Güçlü bir ihtimal olarak Goad kendi kendini yetiştirmiştir. Kanada'ya 1869 yılında 21 yaşında göç ettikten sonra Toronta'daki Grey ve Bruce adlı demiryolu şirketlerinde mühendis olarak çalıştı. 1873'ten 1875'e kadar çeşitli pozisyonlara çalıştı. 1875 yılında bir özel olarak yandan yangın sigorta haritaları yapmaya başlamış bir yandan da Halifax ve Cape Breton Demiryolu şirketinde çalışıyordu. Yangın sigorta haritaları Goad'ın kendi

[83] Jean-François Pérouse-Pascal Lebouteiller-Bekir Cantemir, **Charles Edouard Goad'un İstanbul Sigorta Haritaları-Plan D'Assurance de Constantinople**, İstanbul, Kütüphne ve Müzeler Müdürlüğü Yay., 2007, s. X

ilkeleriyle de bütünleşik bir şekilde şehrin haritasının sigorta şirket ihtiyaçlarına göre üretimi esas alındı. Sokak ve yapıların şemaları sigortacıların poliçe risklerini hesaplamalarına ve yangın olması halinde sorumlulukların limitlerini değerlendirmelerine yardımcı oluyordu. Planlarda sokak isimleri, genişlik ve sayıları; yangını önleyici faaliyetler; yapı malzemeleri, şekil, yükseklik, yerleşim ve kullanım amacı ile işyerlerinin konumu, depolanan malların türü ve sanayi bölgelerindeki yüksek riskli alanlar gösteriliyordu.

Özünde sigorta şirketlerine gerek olduğundan yapılmaya başlanan planlar, incelemelerin, saha çalışmalarının, litografya ve sulu boyalarla kalıp çıkarılmasının maliyetli olması sorunu ile değişen morfolojik yapıdan dolayı sürekli revize edilmesi gereği sorunu birleştiğinden, yalnızca birkaç nüsha halinde yapılıyordu. 1874te Newyork'ta yer alan D. A. Sanborn Company, Kanada'daki büyük şehirlerin yangın sigorta planlarını çıkarmaya başladı. Bu planların çıkmasının bir sene sonrasında Goad, Sanbornun yapmamış olduğu Levis,Que nin planıyla işe başlamıştır. Bu alan kısıtlı olduğundan Goad 1877-78de demiryollarına döndü. Ancak 1878den sonra Goad kendini tamamen yangın sigortaları planlarına adadı. Sonrasında ise Sanbornun Kanada hisselerini almış ve planlarını tanıtmak amacıyla 1881de düzenli olarak çıkan Insurance Society(Montreal)'e başlamıştır. Goad'ın Kanada şehirleriyle ilgili çalışmaları 1875te 15 iken 1885te 340a kadar çıkmış ve ülke çapında ofislere ihtiyaç duyar hale gelmiştir. 1876dan itibaren Montreal rehberlerinde bir ofis belgelenmiş, 1883–1885 arası Torontoda bir ofis açılmış ve kapanmış ve sonra 1888de tekrar açılmıştır. 1885te Goad ofis açmak için Londraya gitmiş ve 2 sene içinde 12 İngiliz, 2 İskoç ve 1 İrlanda şehri için planlar yapmıştır. Aynı zamanda 1895–1908 arası Şili, Danimarka, Mısır, Fransa, Meksika, Mozambik, Güney Afrika, Türkiye, Venezuela ve Karayiplerde birçok yer için de planlar hazırlamıştır. 1910da öldüğünde, Goad ve yardımcılarının yaptığı Kanadaya ait 1300 plan bulunmaktaydı. Planların yapımı atlasların üretiminin başlaması, farklı haritaların hazırlanması ve gelişen mühendislikle sona ermiş oldu. Goadın ölümünden sonra 1917ye kadar oğulları James Lawrence, Victor Albert Edward, ve Charles Ernest yangın sigorta planları yapmaya devam ettiler. Şirketin merkezi olan Londra ofisi halen Charles E. Goad Limited adı altında faaliyet göstermektedir.19.yy sonlarında Kanada'da, Goad önemli bir kişilikti. Farklı uzmanlık alanlarıyla birçok kurumda yer alıyordu.

1880lerde Kanada İnşaat Mühendisleri Topluluğu ve Amerika İnşaat Mühendisleri Topluluğuna üye oldu. R. G. Dun and Company'nin kredi raporlamada, Thomas Winning Dyas* and Anson McKim*'in reklamcılıkta yaptığı gibi; Goadın girişimciliği de özel bir ticari hizmet alanının doğmasına yol açtı. Goad'ın girişimciliği ona ayrıca Kanada iş dünyasında bankacı, sigorta şirketi yöneticileri, demiryolu kurucuları ve imalatçıların arasına da girmesine yardımcı oldu. Goad'ın sürekli olarak araştırma ekiplerinin çalıştığı yerleri ziyaret edebilecek kadar gezgin olması da dönemine göre hayli şaşırtıcı idi. 1908'de Şili'ye gidişlerinden birinde felç geçirmiş ve kendisiyle beraber olan kızı Ada Hazel onu İngiltere üzerinden Torontoya eve götürmüştür. Charles Goad'ın Kanada'ya verdiği en iyi hediye ise planlarını hazırlarken ortaya çıkan 19-20. Yy Kanada şehirlerine ait bilgilerdir.[84]

Yangın riskini değerlendirme amaçlı sigorta şirketlerine yardımcı olması için hazırlanan planlarda her binanın kullanım amacı (ticari, konut, eğitim vb.) ile birlikte kat sayısı ve bina yüksekliği bilgileri yer alıyordu. Yapı malzemeleri ve dolaylı olarak da yangına yatkınlık da planlara dahildi. Bu bilgiler aynı zamanda belirtilen binadaki insan yoğunluğunu da gösteriyordu; yani okul veya ibadethanedeki kişi sayısı tahmin edilebiliyordu. Planlar düzenli olarak güncelleniyordu. Gelişen teknolojiyle yangın riski azalınca, planlar bugün kullanılan mülk gelişimi ve yönetimi belgelerine(alışveriş merkezi planları) dönüştürüldü. Goad'ın şirketi yangın sigortası planlarının yayını 1970'de durdurulmuş olsa da, 1966 da başlayan alışveriş merkezi planları günümüzde hala devam etmektedir. Bu planlarda şehir merkezleri, işyerleri ve faaliyet alanları, yüzölçümü, fasya adı ve diğer detaylar yer alıyordu.[85]

Goad'ın haritalamaya başlamasından önce, 18.yy ın sonlarından itibaren İngiltere'de ara ara yangın sigorta planları bazı sigorta şirketleriyle işbirliği içinde yapılıyordu. Bunlar en çok Londra'da yapılıyordu ve ancak 19.yy ın ikinci yarısında sistemli bir hal alabildi. Elbette bu yangın sigortası haritalarının yapılması ve bu tür hizmetlere ihtiyaç duyulması sigortanın gelişmesiyle doğru orantılı idi. Goad prosedürleri şirketlerin riskleri daha iyi tanımlamasına yardım ettiği gibi inşaat

[84] Elizabeth Buchanan and Gunter Gad," Goad, Charles Edward*",* (Çevrimiçi) http://www.biographi.ca/en/bio/goad_charles_edward_13E.html, 12 Kasım 2013

[85]"Fire Insurance and Shopping Centre plans" (Çevrimiçi) **http://www.bl.uk/reshelp/findhelprestype/maps/fireinsur/insurancemaps.html** 12 Kasım 2013

güvenlik standartları ve düzenlemelerine de önemli katkı sağlamıştır. Yangın sigorta planlarının en yoğun kullanıcıları olan yerel itfaiye yetkilileri de Goad'ın şirketine büyük katkılarda bulunmuşlardır. Yangın planlarının revizyonları ve incelemelerinde bölgelerin ve bireysel binaların incelemeleri yapılıyordu. 1883'deki bir yazısında Goad sigorta planlarının gerekliliğini vurgular:

"Üretim risklerini de kapsayan yangın sigortasında, tehlikeli veya tehlikeli olmayan riskler ile sigortalı yapının konumu poliçe teminatında yer alan koşulları da belirler. Bu nedenle poliçeye eklenecek bir "plan" sigortalanan yapının etrafında risk oluşturabilecek veya sigortalı yapının hasar durumunda risk oluşturabileceği yakın çevresi hakkında da bilgi verir. Böylece aktüerlerin kasıtlı veya fark etmeden sigortalanacak yapı hakkında yanlış bilgiye sahip olması ve adil olmayan bir prim çıkarması riski de en aza indirgenmiş olur."[86]

3.7.1.2 Goad Yangın Sigorta Haritaları

Goad'ın yangın haritalarını nasıl yaptığı öncelik taşımaktadır. Zira bunu anlamadan yapılacak olan yorumların eksik kalacağını düşünüyoruz.

Goad sadece İzmir ve İstanbul'u değil yanı zamanda Kahire ve İskenderiye'nin de yangın haritalarını yapmıştır. İstanbul yangın haritasını 3 yayın olarak çıkarmıştır;

1–1904 tarihli Toplapı sarayı, Cibali bölgesinden Haliç'e kadar olan bölge

2–1905 tarihli Galata ve Pera bölgesi

3–1906 tarihli Haydarpaşa ve Kadıköy bölgesi

Bu haritalar Goad'ın diğer çalışmalarına benzer olarak 1/600 ölçeğinde yapılmıştır.[87]

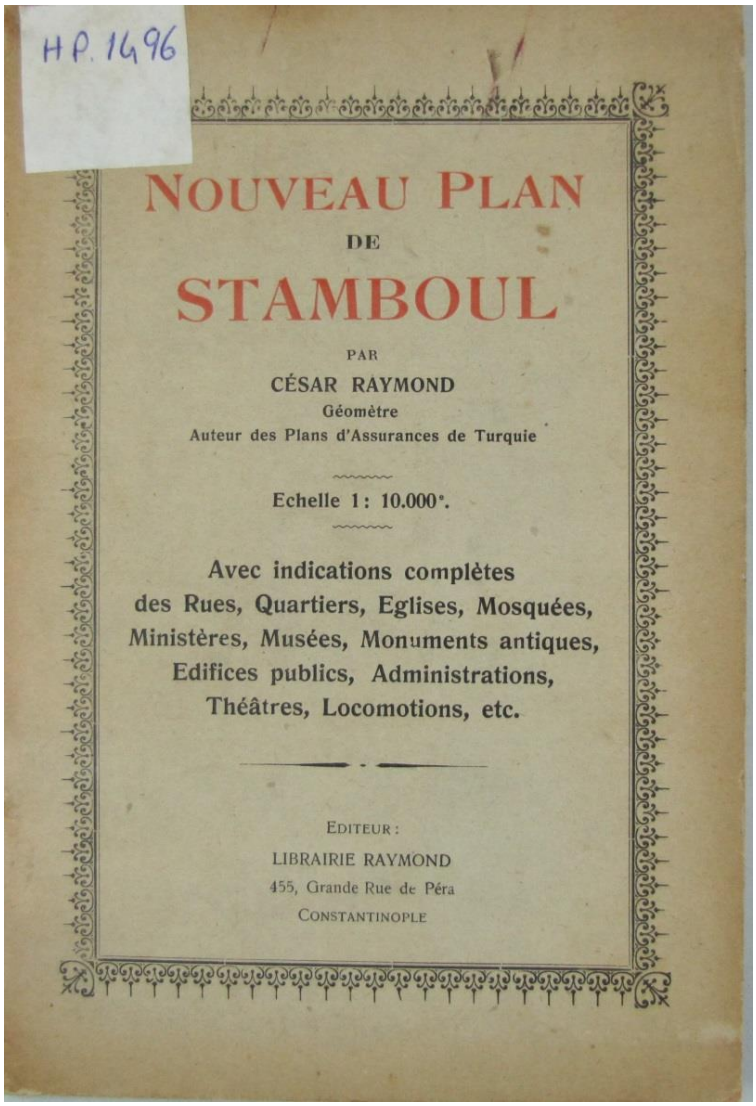
Goad, tanımadığı bir şehirde herhangi bir yardım olmadan yangın haritası mümkün olamazdı. Bu nedenle birilerinden yardım alması doğaldı. İstanbul yangın haritalarının yapımı sırasında da bu yardımı César Raymond'dan alacaktı. Raymond hakkında bilgilerimiz neredeyse yok denecek kadar azdır. Nerede doğduğu İstanbul'a ne zaman ve ne amaçla geldiği konusunda da bilgimiz ne yazık ki yoktur.

[86] C.E.Goad, "Introductory Comments" **Insurance and Real Estate Society** , 6(1883), s. 183
[87] Pıerre Pınon, "*Les Ancıens Plans Cadastraux D'ıstanbul*", **Città e Storia-La Cıttà Allo Specchıo**, I, 2006, Universitá Roma Tre-CROMA, s.544

Osmanlı Bankası Arşivi'nde ise Raymond hakkında; 1909 tarihli Şark Ticaret Yıllığı'ndaki kayıtlara göre, S. Raymond and Co. adlı kuruluşun sigorta şirketi Crédit Foncier Ltd.'ın genel mümessili olduğunu belirtmiştir.[88] Anladığımız kadarıyla Raymond 1800'lü yılların son zamanlarından başlayarak hayatını harita yaparak kazanmış daha sonra ise bir sigorta şirketinin temsilciliğini yapmıştır.

Raymond'un yaptığı haritalardan biri Topkapı'dan Haliçe'e kadar yer alan alanı gösterdiği çalışmasıdır;

Resim 3.59 Cesar Raymond'un İstanbul Haritası



Kaynak: César Raymond, **Nouvau Plan De Stamboul**, İstanbul, Editeur: Libraire Raymond, 1884

[88] Yangın Sigortacılığından Kent Tarihine… (Çevrimiçi) http://www.obarsiv.com/dokumantasyon/planlar/topograf_haritacilar.html 13 Kasım 2013

1884 yılında yazılan bu eserde Raymond için kadastrocu şeklinde bir tanımlama yapılmıştır. Dikkati çeken bir başka unsur ise Raymond için "des plans d'assurance de Turque" yani Türkiye sigorta harita adlı eserin yazarı olarak tanıtım yapılmasıdır. Yaptığımız araştırmalarda ne yazık ki bu kitap ile ilgili bir ize rastlamadık. Goad'ın İstanbul yangın haritaları için Raymond ile oğlunu çalıştırması Raymond'un çizimlerinin ve şehir bilgisinin Goad'ın istedği düzeyde olduğunu söyleyebiliriz. Raymond harıtasını çok amaçlı kullanım için hazırlamıştır.

Resim 3.60 Cesar Raymond'un İstanbul Haritası -2[89]



Kaynak: César Raymond, **Nouvau Plan De Stamboul**, İstanbul, Editeur: Libraire Raymond, 1884

[89] César Raymond, **Nouvau Plan De Stamboul**, İstanbul, Editeur: Libraire Raymond, 1884

1\10.000 ölçeğinde hazırlanan bu çalışmasında; Mahalle, sokak, meydan, tramvay, tren yolu, deniz yolu, park ve geziler, tiyatrolar, tarihi heykeller, müzeler, çarşılar, bizans surları, önemli çeşmeler, camiler, kiliseler, patriklik, elçilik, bakanlık, resmi kurumlar, sanayi binaları, hastaneler, okulları belirtmiştir.

Raymond bir diğer çalışmasında ise Pera'yı haritalandırmıştır.

Resim 3.61 Cesar Raymond'un İstanbul Haritası –Pera-Galata



Kaynak: Nouveau plan de Pera, Galata et faubourgs de Pancaldi, Feri-Keuy, http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/singleitem/collection/europa/id/2727/rec/4 13 Kasım 2013

Bu haritada diğerinde olduğu gibi 1\10.000 ölçeğinde hazırlanmış olup yukarıdaki eseri ile benzer şekilde detaylıdır. Özellikle yabancıların ve gayrı Müslümlerin yaşadığı alanları diğer alanlara göre çok daha ayrıntılıdır. Haritanın bir diğer özelliği ise renklendirmesidir; kırmızı alanlar nüfusun yoğun olduğu yerleri göstermektedir, sarı alanlar ise nüfusun daha az ve aynı zamandan bina yapımlarının da ahşaptan olduğunu göstermektedir. Yeşil alanlar ise bahçe ve parkaları göstermektedir.

Bu haritalar yangın haritası olarak kullanılması pek mümkün olmamakla birlikte genel bilgi verilmesi ve alan üzerindeki Raymond'un hakimiyeti açısından değerlidir. Bu nedenle de Goad'ın Raymond ile çalıştığını düşünüyoruz. Goad; İstanbul yangın sigorta haritasını yapmadan önce doğal olarak önceden sigorta şirketleri ile görüşmek isteyecekti. Bu görüşmelerin önde çıkan nedenleri ise; sigorta şirketlerinin yangın sigorta harita talebinin olup olmadığı, bu talep varsa talep eden sigorta şirketlerinin kaç adet oldukları ve bunun için ne kadar bir bütçe ayırdıkları, sigorta şirketlerinin haritaların yapım aşamasındaki istekleri şehrin genel fiziki durumu yerel olarak harita yapımı konusunda hangi uzmanlarla çalışılabileceği vb

Goad'ın yangın haritlarını hazırlayabilmesi için bir talebin olması gerekliydi. Bu talepte Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin aktüerleri tarafından yapıldı. Goad bu durumu şehri ziyaret ettikten sonra hazırladığı 16 Mayıs 1904 yılına ait raporda şu şekilde belirtti;

"Yangın harita talebi; ekspertiz için çok yüksek ücretler ödeyen ve aslında sigorta planına çok daha düşük ücretler ödeyecek yerel aktüerler tarafından talep edilmiştir."[90]

Yukarıdaki metinden de anlaşıldığı üzere aktüerler konunun en başında da göstermeye çalıştığımız gibi yangın haritası benzer çizimleri yüksek bedellerle yaptırıyorlardı. Artık bunu daha profesyonelce ve düşük bedelle yaptırmak isteyen aktüerler yangın haritalarını dünya çapında yapan Goad'dan talepte bulunmuşlardır.
Goad ziyaretinin ardından yaptığı analizde;
"Harita serileri, yapılması istenen bölgelerde 1\600, geri kalan bölgeler 1\1200 ölçekli olacaktır. Planlar yangın felaketi ve risk gruplarının tehlikelere göre durumlarını gösteriyor olacaktır.

Öncelikle İstanbul'un merkezinin haritalandırmasının başlanması için görüşmeler yapılıyor. Kalan görüşmelerde buraların çalışması başladıktan sonra yapılacaktır. Haritalar yalnızca binaları kapsayacak olduğundan ve sigorta şirketleri de uzun yıllardır risk şemaları çıkardığından devletten izin alınmasını gerek görülmüyor. Ancak herhangi bir engelle karşılaşılırsa devlet çalışanlarına yerel

[90] BL GOAD MSS F137

aktüerlerin bu planların topografik haritalardan çok farklı olduğunu ehemmiyetle belirtmeleri gerekir.

İzmir

Yangın teşkilatı ve tarife komitesi ile yapılan gayrı resmi toplantı sonucunda yaz sıcakları bittikten sonra şehrin sigorta haritasına dahil olacak bölümleri ile ilgili çalışmalar başlatılacaktır."[91]

Goad öncelikli olarak İstanbul ve İzmir için yapılacak olan haritaların ölçek konusuna değinmiş daha sonra da şehirlerle ilgili detaylı fikirlerini belirtmiştir.

Buna göre Goad öncelikle İstanbul'daki sigorta şirketlerin bir kısmı ile görüşmüş ve haritayı yapmaya karar vererek diğer şirketlerle de bu süreçte görüşeceğini belirtmiştir. İstanbul'un başkent olması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun güvenlik kaygılarını iş yapım aşamasında sorun çıkarabileceğini ön gören Goad bununla ilgili olarak amacın sadece Yangın Haritası çizmek olduğunu belirtmiştir. Diğer taraftan İmzir ile ilgili olarak da yaptığı toplantıların olumlu geçtiği anlaşılmaktadır.

Goad'ın Osmanlı İmparatorluğu'na gelip gelmediği konusunda şu ana kadar herhangi bir bilgi mevcut değildi. Yukarıdaki mektuptan da anlıyoruz ki Goad hem İstanbul hem de İzmir'e gelerek buradaki sigorta şirketleri ile toplantı yapmış ve onların fikirlerini harita çizimleri için dikkate almıştır.

Bir diğer mektubunda ise Goad, Osmanlı Sigorta Şirket Sendikasına işin nasıl yapılacağını özetlemiştir;

"7 Mayıs

Osmanlı Sigorta Şirketleri Sendikası

Sayın Yetkili

İstanbul'dan döndükten sonra şehrinizdeki sigorta haritalandırmaları hakkında bir mektup yazdım. Mektup No. 748

Cesar Raymond ile bir toplantı yaptık ve haritalandırmanın nasıl yapılacağını belirledik. Oğlum Ernest Goad büyük ihtimalle yakın bir zamanda bu çalışmaya destek vermek ve süreçler takip etmek için İstanbul'a gidecektir. Oğlum Ernest; kaç adet şirketin haritalamayı desteklediğini netleştirdiğinde, net teklifler yapılacaktır.

[91] BL GOAD MSS F137

İstanbul'da en çok konuşulan dil Fransızca olduğu için tüm bilgileri Fransızca'ya çevirip çevirmeyeceğime karar vereceğim. Harita 1\600 ölçekli olacaktır. Bu ölçek bu tarz haritalandırmalar için en uygun olanıdır. Güney Afrika, Amerika kıtası, Batı Avrupa'da bu ölçek kullanılır.

İstanbul'da Sarayburnu'ndan Haliç'e kadar köprünün üst tarafında yer alan evler de dahil olmak üzere ve arka tarafta Kapalıçarşı ve hatta daha ilerisine kadar olan bölge haritalandırma çalışmasının kapsamı içindedir. Bu da demek oluyor ki haritanın ilk bölümü böylelikle bitmiş olacak ve kalan kısmı beklemeden size gönderilecektir.

Saygılarımla

Charles Edward Goad"[92]

Yukarıdaki mektuptan anlaşıldığı kadarıyla Goad, İstanbul'a geldiği sırada Osmanlı Sigorta Şirketleri Sendikası ile görüşmüş ve döndükten sonra yapacağı çalışmanın bir özetini sunmuştur. Öncelikle İstanbul Yangın Haritası; konunun en başında çalışmaları ayrıntılı bir şekilde gösterilen İstanbul'da yerleşik olan Cesar Raymond ile yapılacağı belirtilmiştir. Goad mektubunda Raymond ile toplantı yaptıklarını ve teknik detayları hallettiklerini belirtmiş kendisi adına hem harita yapımına yardımcı olup denetlemek hem de sigorta şirketleri ile ilişki kurup talep toplamak için oğlu Ernest Goad'ın İstanbul'a geleceğini belirtmiştir.

Net olarak anlaşılmaktadır ki İstanbul Yangın Haritasını Cesar Raymond ve Ernest Goad yapmış haritanın en son denetimini ise Edward Goad tarafından yapılmıştır.

Haritanın 1/600 ölçekli olarak yapılacağını belirten Goad, bu ölçeklendirmenin dünyanın geri kalanında da yangın haritalarında kullanıldığını örneklerle göstermiştir. Bir diğer konu ise haritanın dilidir. Goad bu konuda da haritann Fransızca yapılacağını ve bunun nedeni olarak da Fransızca'nın yaygınlığı olarak belirtmiştir.

Bir diğer konu ise yapılacak olan haritaların sigorta şirketleri açısından nasıl bir talep yaratılacağıdır. Zira Yangın haritaları yapıldıktan sonra normal olarak her bir bölümün her bir nüshası için bir ücret takdir edilir, sigorta şirketleri de bu ücreti ödeyerek kendileri için gerekli olan bölgedeki yangın haritasına sahip olurlardı.

[92] BL GOAD MSS F126 Vol.1

Yangın haritacıları için bu anlamda kaç sigorta şirketinin hangi bölgeleri ne kadar talep edeceği hem maliyetler için hem de ortalama bütçe için önemliydi. Bu nedenle Goad oğlunu İstanbul'a gönderme kararı almıştır.

Goad, İstanbul'da faaliyet gösteren Sigorta şirketlerine mektup yazarak oğlunun İstanbul'a geleceği tarihi bildirerek bir sıkıntı olması durumunda yardımcı olunmasını rica etmiştir;

"Mayıs 30

Vartanian Mühendislik

Pheonix Yangın Ofisi

İstanbul

Sayın Yetkili

Oğlum Ernest Goad haftaya Pazartesi İstanbul haritalarının hazırlanmasına yardımcı olmak ve denetlemek için İstanbul'a gelecektir.

Bir şeye ihtiyacı olması durumunda ona yardımcı olmanızı rica ederim

Saygılarımla"[93]

Yukarıda belirtilen mektubun aynısın Commercial Union ve Royal Sigorta Şirketlerine de gönderilmiştir. Goad mektubun bir benzerini de Cesar Raymond'a göndermiştir;

"30 Mayıs

Raymond Mühendislik

Sayın Yetkili

Ayın 16 ve 17'sinde gönderdiğim mektuplara henüz cevap vermediniz.

Oğlum Ernest Goad Çarşamba günü İstanbul'a gitmek için yola çıkacak ve 6 Haziran'da İstanbul'a varmış olacak. Onu karşılarsanız minnettar olurum. Sizi bulamazsa Pera Palace Otele gidecektir.

Saygılarımla"[94]

Goad, Raymond ile olan ticari ilişkisinde belirli bölümlerin tamamlandığı anda ücretini vermesi şeklinde oluyordu. Mektuplardan anlaşıldığı kadarıyla bölüm başına Raymond, Goad'dan 5 pound alıyordu. Mektuplaşmalar esnasında Goad,

[93] BL GOAD MSS F126 Vol.1
[94] BL GOAD MSS F126 Vol.1

Raymond'u teknik anlamda yönlendiriyor, özellikle dikkat etmesi gereken noktalar üzerinde de duruyordu;

"31 Mayıs

Cesar Raymond

İstanbul

Mektubunuz ve raporunuz bugün bana ulaştı. Raporunuzun karşılığı olan 5 poundu bu mektup ile gönderiyorum. Pazartesi günü İstanbul'a gelemiyorum. Sizi daha sonra ziyaret edeceğim.

Ben gelene kadar herhangi bir rapor göndermeyin…."[95]

Bir diğer mektupta ise teknik detaylar belirtiliyor;

"17 Mayıs

Cesar Raymond

İstanbul

Dün yazmış olduğum mektup da da belirttiğim gibi 5 poundu bu mektupla beraber gönderiyor olmak benim için bir zevk. Kalan 5 poundu da belirlediğimiz kısımlar bitince göndereceğim.

Size ayrıca Değirmen Han ve Timber yards (?)'ı da içine alacak şekilde üst taraflara kadar uzanan bölümleri içeren pouili kitabını (?) yi de gönderiyorum.

D

E

f

8 numaralı bloğun geçici olarak kullanımda olduğunu ve haritalandırmanın ilk bölümü tamamlandıktan sonra tekrar düzeltileceğini hatırlatırım.

Saygılarımla"[96]

Goad bu arada İstanbul'da faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile hem yüz yüze hem de mektuplaşma vasıtasıyla iletişim halini devam ettirmektedir. Sigorta şirketlerini haritaların aşamalarını an be an haberdar edip teknik anlamda ihtiyaçlarını karşılamasına dikkat etmektedir. Bu teknik detayları konuşmayı aynı zamanda bir pazarlama unsuru olarak kullanan Goad, harita fiyatları için de araştırma

[95] BL GOAD MSS F126 Vol.1
[96] BL GOAD MSS F126 Vol.1

yapıyordu. Bu konudaki bir mektubunda da Goad'ın İstanbul'a geleceğini ve Pera Palace otelinde kalacağını belirterek bir toplantı yapmak istediğini iletiyor;

"19 Nisan

Osmanlı Sigorta Şirketi

İstanbul

Sayın Yetkili

Birkaç gün önce Kanada'dan Londra'ya döndüm. Haftaya Salı İstanbul'a geçeceğim. İstanbul'da önde gelen İngiliz Sigorta Şirketleri ile toplantı yapacağım.

Pera Palace'a tek kişilik oda ayırmaları için mektup yazdım. İstanbul ve İzmir'de haritalandırılması gereken yerleri ve bunun maliyeti hakkında konuşmak istiyorum."[97]

Goad, çalışmalar devam ederken şirket içinde kullanılmak üzere bir rapor hazırlar bu rapor 5 Aralık 1904 tarihlidir. Rapora göre İstanbul, İzmir, İskenderiye ve Kahire Yangın Haritaları ile ilgili olarak teknik ve fiyat detayları aşağıdaki şekilde gösterilmiştir;

"Çalışmalar devam ederken Türkiye ve Mısır 1904–1905

Mevcut İşleri Değerlendirme

5 Aralık 1904

İnşaat Mühendisi

Charles Edward Goad

Türkiye

İstanbul

Bölüm 1 İstanbul: Bu bölüm neredeyse hazır. Anahtar plan, indeks ve 1/600 ölçekli 19 sayfalık haritadan oluşuyor. Her kopyası 18 pound'dur.

Bölüm 2 Pera Galata: Bu bölüm halen yapım aşamasında. 14 sayfa olması planlanıyor.

Belirli bir bölge için talep olması halinde bu haritalandırma da yapılacaktır.

İzmir İzin çıktığında 9 sayfalık 1/600 ölçekli ve her kopyası 18 pound olacak merkez bölgelerin (Frenk caddesi ve çarşı da dahil olmak üzere otel De La Villa'dan kışlaya kadar olan bölüm) haritalandırılması yapılacaktır.

[97] BL GOAD MSS F126 Vol.1

Mısır

İskenderiye

Bölüm 1 Minet-El-Bassal: 1898'de haritalandırması yapılmıştır. 7 yıllık bir revizyon önerilmekte ve haritanın genişletilmesi gerekmektedir.

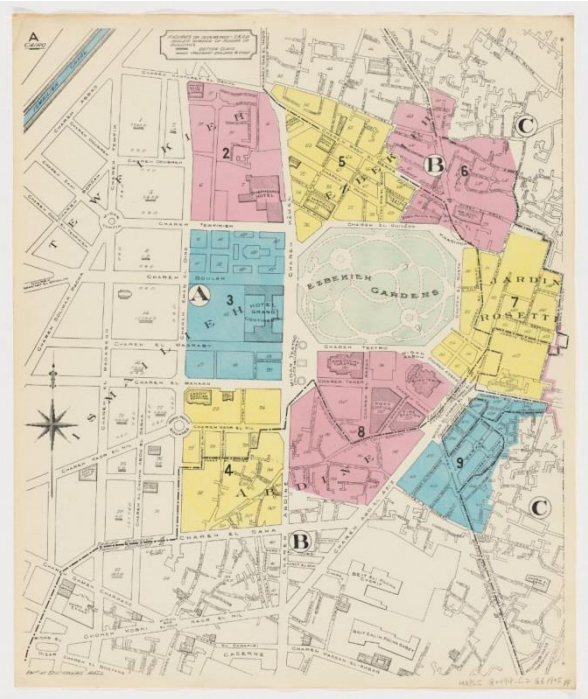
Bölüm 2 Şehir Merkezi: 1901'de anahtar Plan yapılmıştır. 1/600 ölçekli detaylı haritalandırmanın 13-14 sayfa sürmesi düşünülmektedir.

Kahire

Anahtar plan 1901'de hazırlanmıştır. 1/600 ölçekli ve yaklaşık 6-7 sayfa olacak merkez haritası yapılmalıdır. Her nüsha 12,12 pound ücretlendirilebilir"[98]

Yukarıda dikkati çeken en önemli unsurlardan bir tanesi yangın haritası bakımından İskenderiye'de 1898, Kahire'de ise 1901 yılında yangın haritaların yapılmış olmasıdır.

Resim 3.62 Kahire Yangın Haritası



Kaynak: Insurance plan of Cairo, (Çevrimiçi) http://pds.lib.harvard.edu/pds/view/15525297?printThumbnails=no&action=jp2resize&op=j&imagesize=1200&pvHeight=2400&pvWidth=2400&n=1&rotation=0&bbx1=0&bby1=0&bbx2=109&bby2=130&jp2Res=0.125&pres=0.25&jp2x=0&jp2y=0&large.x=5&large.y=7 14 Kasım 2013

[98] BL GOAD MSS F137

Goad, İzmir için çalışmalarını bitirmek üzere olduğunda sigorta şirketlerine bir rapor yollamıştır;

"21 Haziran 1905

El yazısı Notu: İzmir'de faaliyet gösteren İstanbul'daki tüm sigorta şirketlerine gönderilmiştir.

Londra

Sayın Yetkili

1/600 ölçekle basımına başlayan ve birkaç hafta içinde hazır olacak olan İzmir Sigorta Haritası;

- Bina inşaatları
- Koruyucu duvarlar
- Kat Sayıları
- Han İsimleri
- İş Kolları
- Caddelerin yeni e revize edilmiş isimleri
- Sigortacılara fayda sağlayacak diğer teknik detayları

İçermektedir. Detaylı haritanın sınırlandırmaları şöyledir;

- Kuzey: Kemeraltı Caddesi, Balcılar içi, Acemhan, Bölükbaşı camisi, Fasülye Meydanı
- Güney: İzmir Körfezi,
- Doğu: Askeri Kışla ve Hükümet Caddesi (Konak Bulvarı)
- Batı: Natali İskelesi Sokak (Spor Merkezi)

Haritada ayrıca

- İçindekileri kapsayan anahtar plan
- Hanların İçerikleri
- Detaylı haritanın 11.bölümü

Yer alacaktır.

Bütün haritalar aynı hacimde olacak, beze basılacak ve ölçüleri 0,50 X 0,60 olacaktır.

Tamamlanmış haritanın her bir adedi 18 pound olarak ücretlendirilecektir. Bu haritayı destekleyip desteklemeyeceğinizi bildirmenizi rica ediyorum.
Saygılarımla
El Yazısı No: Genelge No:454c"[99]

Rapor 21 Haziran 1905 tarihli olup esasen sigorta şirketlerini hâlihazırda sonuçlanmak üzere olan haritalandırma çalışmadı ile ilgili olarak teknik anlamda bilgilendirme ve fiyat anlamında bir piyasa araştırması amacı taşımaktadır. Daha önceki mektuplarında da olduğu gibi harita 1/600 ölçeğinde hazırlanmış olup haritanın ne gibi yapıları ve detayları içerdiği belirtilmiştir. Haritaların bittikten sonra ölçülerinin 0,50 X 0,60 olacağı ve beze basılacağı belirtilmiştir. Diğer taraftan bölüm başına nüsha ücretinin de 18 pound olduğu da raporda bildirilmiştir.

Goad, haritalarında bir aktüerin ihtiyaç duyabileceği neredeyse tüm risk unsurlarını göstermeyi başarmıştır. Sigorta şirketleri ile yakın olarak çalışması, onların isteklerine, ihtiyaçlarını karşılama isteğinin yanında standart olarak yangın sigortacılığını dünyanın birçok bölgesinde aynı şekilde yapması Goad'ın önemini arttırmaktadır.

[99] BL GOAD MSS F137

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. SİGORTACILIK PİYASASININ DÜZENLENMESİ

19.yüzyılın ilk yarısından itibaren dünya çapında Liberal bir ekonomik politika benimsenmiştir. Gelişmiş ülkeler birçok az gelişmiş ülke ile serbest ticaret antlaşmaları yapmıştır. Doğal olarak bu serbest ticaret antlaşmaları gelişmiş ülkelerin daha çok hammadde ithali ve mamul ihracı ve onun lehine işliyordu. Az gelişmiş ülkeler ise serbest ticaret olarak adlandırılan emperyalist dayatmaları ekonomik olarak güçlenene ve bağımsızlıklarını kazanana kadar dayandılar. Fakat ne zamanki sşyasi ve ekonomik bağımsızlıklarını kazandılar o andan itibaren çeşitli kısıtlamalarla serbest ticarete darbe vurdular.

Liberal ekonomik politikaların sigorta açısından yansıması da bu durumdan farksız değildi. Az gelişmiş ülkelerin çoğu durumda yerel sigorta şirketlerine sahip değillerdi ve sigortacılık piyasası tamamen yabancıların elindeydi. Arkasına emperyal devletlerin gücünü alan sigorta şirketleri bulundukları ülkelerde herhangi bir vergi ödemek bir rezerv ayırıp bunu maliye bakanlığına vermek veya diğer yerel hukuki zorunluklardan bağımsız çalışıyorlardı. Ne zaman ki çeşitli kanunlarla sigorta şirketleri çeşitli hukuki ve mali zorunluluklara koşulduğunda buna karşı hemen kendi ülkelerine başvurarak düzenlemelerin kaldırılmasını veya yumuşatılmasını sağlamaya çalıştılar tersi durumda ise ülke faaliyetlerinden tamamen çekilme yolunu seçtiler. Bu süreç 1870'lerden başlayarak Birinci Dünya Savaşı'na kadar böyle devam etti.

Buna karşın yerel devletler ise sigortacılık gibi hassas bir piyasada söz sahibi olmak vatandaşlarını koruma altına almak istediler. Çünkü yabancı sigorta şirketlerinin faaliyetleri sonucunda o ülkede topladıkları prim gelirleri ciddi boyutlara ulaşmaya başlamış fakat hasarların tazmini noktasında sigortalılara zorluklar çıkartılmıştır. Bazen bu durum sigorta sahteciliği gibi olsa da bir çok örnekte sigorta şirketleri (ki özellikle piyasaya yeni girmiş ve uluslararası bir saygınlığı olmayan küçük şirketlerdir) sorumluluklarını yerine getirmekten imtina etmişlerdir. Yerel devletlerin karşılaştıkları sorunlardan bir tanesi de sigorta şirketinin bir yıl boyunca prim geliri yazıp poliçe vadeleri bitmeden ülkeyi terk etmeleridir. Bu durum halkı mağdur etmekte ve sigorta faydadan çok zarara yol

açmaktaydı. Bu ve buna benzer birçok olayın çözümü için yerel ülkeler kesilen her bir sigorta poliçesi için vergiler koymak (hem mali gelir için hem de bir havuz geliri oluşturmak ve sigorta şirketinin ülkeyi terk etmesi durumunda bir güvence oluşturmak için) yoluna gittiler, aynı zamanda sigorta şirketinin hasarları tazmin etmelerini ve aynı zamanda ülkeden ayrılma durumuna karşı bir güvence oluşturmak için devlet hazinesine belirli bir oranda rezerv koyma zorunluluğu da getirmeye çalışmışlardır. Bir diğer önlem ise yabancı sigorta şirketlerinin o ülkede o ülke kanunları çerçevesinde kuruluş yapması istenmesidir. Böylece sigorta şirketleri o ülke kanunlarına tabii olacak ve denetim altına alınması sağlanmış olacaktı.

Osmanlı İmparatorluğu da bu süreçten kopuk hareket edemezdi ve etmedi de. Sigortacılığın Osmanlı ülkesinde olgunlaşmaya başlaması ve belirli bir boyuta ulaşması ertesinde müşteri şikayetleri de gelmeye başlamış ve sonuç olarak da Osmanlı Hükümeti düzenlemeler yapmaya çalışmıştır. Yapılan here düzenleme çabasına karşı Sigorta Şirketleri de bağlı bulundukları ülkelerin konsoloslukları aracılığıyla karşı koymuş ve politik nüfuslarını düzenlemelerin çıkmaması veya istedikleri gibi çıkması için kullanmışlardır. Sigorta şirketlerinin kullandıkları en önemli argümanlar ise kapitülasyonlar ve serbest ticaret ilkeleriydi.

4.1 Piyasayı Düzenleme Çabaları

Sigortacılık piyasasının düzenlenmesi gelişmiş ülkeler için 19.yüzyıldan önce yapılagelen bir uygulamayken diğer bölgelerde bunun ortaya çıkışı 19. Yüzyıl itibarıyla gerçekleşmiştir. Bunun en önemli nedeni sigortacılığın emperyal devletler tarafından ülke içine getirilen dışsal bir olgu olmasından kaynaklanmaktadır.

Piyasayı düzenleme çalışmaları her ülkede aynı anda ve aynı şekilde olmadı ülkelerin kendi özgül koşullarına göre farklılıklar oluştu. Konumuz açısından öncelikle dünyada 19. Yüzyıl boyunca sigorta piyasasının nasıl düzenlendiğini incelemeye çalışacağız.

4.1.1 Dünya'daki Örnekler

19. yüzyılda uluslararası bir şekle bürünen sigorta şirketlerinin işleyişlerini ve varlıklarını düzenlemeye çalışan birçok çaba olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu ile

ilgili detaya girmeden ilk olarak diğer örnekleri incelemeye çalışacağız. Böylece Osmanlı Devleti'nin çabalarını o zamanki diğer örneklerle açıklamak konunun anlaşılabilmesi için hayati önem taşımaktadır. Zira sadece Osmanlı İmparatorluğu özelinden bakılacak olunursa hatalı sonuçların çıkması kuvvetle muhtemel olacaktır. Osmanlı İmparatorluğu içinde faaliyet gösteren Sigorta Şirketleri, Osmanlı Devleti'nin piyasayı düzenleme çabalarıyla sanki ilk defa karşılıyorlarmış gibi davranışlar göstermekteydi.

- **Fransa:** Avrupa'nın İngiltere ve Almanya ile birlikte en önemli sigortacılık merkezlerinden biriydi. 1914 yılına gelindiğinde yangın sigortacılık piyasasının sadece %15'i yabancılara aitti. Diğer yandan ABD'den yayılan ve ilk yıl prim alınmaksızın yapılan ucuz hayat sigortacılığı (*tontin insuranca*) Fransız Hayat sigortacılarını etkilemeye başlayınca 1841 ve 1845 yıllarında çıkarılan kanunlarla hayat sigorta şirketleri hem Fransa'da faaliyet göstermek için yetki belgesi alama zorunluluğu hem de sermayesi yetersiz görülen şirketler için sermaye likiditesi zorunluluğu getirilmiştir. 1905 yılında kananda gevşemeler yapılsa da Birinci Dünya Savaşı'na kadar kanun uygulanmıştır.[1]
- **İsviçre:** Avrupa'nın bu küçük ülkesi birçok açıdan sigortacılık tarihinin en başarılı adımlarını atmıştır. İsviçreli sigortacılar 19. Yüzyıldan başlayarak uluslararası faaliyete de başlamış özellikle risk fiyatlaması yani aktüerya alanında kendilerini diğer ülke sigortacılarına göre çok geliştirmişlerdir. Doğru fiyatlama yapılması sonuç olarak teknik karlılığı getirmiştir. İsviçre Devleti 1876 yılında 1870 yılı İngiliz Sigortacılık Kanununa benzer bir yasa çıkardılar. Buna göre sigorta şirketleri faaliyet gösterebilmek için lisans almaları gerekiyor, her beş yılda bir gelir ve giderlerini kamuoyuna sunmak zorunluluğu getiriliyordu. Böylece sigorta müşterileri için sigortacıların kredibilitesi ve sürdürülebilirliği de ortaya konmuş oluyordu. Diğer taraftan sigortacılık piyasasını düzenleme yetkisi Federal Otoritedeyken bu yetki 1874 yılından itibaren konyon yönetimlerine devredildi. Kantonların konuya bakışı hem mali hem de koruma odaklıydı. Maliydi, yabancı sigorta şirketlerine yüksek vergiler koyuyorlardı, korumacıydı halkı özellikle yerli sigorta şirketlerine

[1] Andre Straus, France: *Insurance and the French Financial Networks*, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 121-123

yönlendiriyorlardı. 1886 yılında lisans başvuru zorunluluğu nedeniyle kanton yönetimlerine 160 sigorta başvurusu yapılmış buna karşın sadece 74 sigorta şirketine lisans verilmiş bunun da çeyreği (23) İsviçre'li sigorta şirketleriydi. İsviçre yönetimi bunula da yetinmeyerek sigorta şirketlerine rezerv zorunluluğu ön görmüş 1886'da İsviçre sigorta şirketlerinin market payı %56 iken bu oran 1912'de %67 olmuştu. [2]

- **İspanya:** İspanya sigortacılık piyasası birçok açıdan Osmanlı İmparatorluğu'na benzer. Düşük nüfus büyümesi, mobilizasyonun düşük olması, kendi kendine yeterli yerel ekonomik ilişkiler, yeterli olmayan hukuki düzenlemeler neredeyse tamamen yabancı sermayeye dayalı endüstrileşmesi olumsuz göstergelerdi. Buna rağmen başlangıçta Fransız sigorta şirketleri olmak üzere İspanya'ya ilgi gösterdiler, El Fenix adlı bir İspanyol sigorta şirketi vardı fakat sadece ismi İspanyolcaydı, şirket Fransız sermayeliydi. 1893 yılında İspanya Devleti ilk piyasa düzenleme çabasını göstermiştir. Çıkarılan kanun ile sigorta şirketleri önceki yıl kazanılan primin %20'sini depozito olarak tutacaklar, ayrıca yıllık kazanılan primin %2'si vergi olacaktır. Yabancı sigorta şirketleri İspanya'daki faaliyetleri için yıllık gelirlerinin %0,1'i ek vergi olarak devlete ödeme zorunluluğu da konulmuştur. Doğal olarak sigorta şirketleri bunlara karşı çıkarak zaten kendi ülklerinde bu yükümlülükleri yerine getirdiklerini belirtmişlkerdir.1908 yılında çıkarılan ikinci bir kanun ile ekonomik milliyetçilik uygulamaları ve korumacılık en üst seviyeye çıkarılarak reserv oranı neredeyse %100 arttırılmış ayrıca vergiler de yükseltilmiştir.[3]
- **Kanada:** Kanada16.yüzyılın sonunda Fransa daha sonra da İngiliz kolonisi olmuştur. İlk sigorta uygulaması deniz nakliyat sigortasında olup 19.yüzyılın başından itibaren yangın sigortacılığı ciddi gelişim göstermiştir. Piyasayı korumacı bir şekilde düzenleme çabası 1868'den başlar. Bu yıl itibarıyla Kanada'da faaliyet gösteren sigorta şirketleri için lisans alma zorunluluğu konulmuş, Kanada'lı sigorta şirketleri 50.000 Kanada Doları, yabancı sigorta şirketleri de 100.000 Kanada Doları ödeyerek lisans almaya başlamışlardır. Finans Bakanlığı'na bağlı Sigorta Dairesi kurulmuş 1877'de bu Dairenin aldığı karar ile sigorta şirketleri her yılın sonunda o yıla ait gelir

[2] Martin Lengwiler, Switzerland: Insurance and Need to Export, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 150-151

[3] Jeronia Pons Pons, Spain: International Influence on The Domestic Insurance Market, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 190-193

ve giderlerini detaylı bir şekilde açıklama zorunluluğu konulmuştur. 1870 yılında Kanadalı sigorta şirketleri Hayat sigorta Pazar payı %15 iken bu oran 1910'da %66,1 olmuştur.[4]

- **Hindistan:** Hindistan İngiliz sömürgesiydi, yerel anlamda ilk sigortacılık deneyimi Hayat alanında gerçekleşti. 1870 yılında Bombay Hayat sigorta Şirketi kuruldu. Dört yıl sonra onu takip eden diğer hayat sigorta şirketleri de piyasaya girdi.1905 yılı Hindistan yerel sigortacılığı için tam bir sıçramayı ifade eder: öyle ki sigorta şirketleri " Hintli ol ve Hintli'den satın al" sloganları ile piyasayı domino etmeye başlamışlardır.[5]
- **Çin:** Osmanlı İmparatorluğu ile benzer bir süreci yaşayan bir diğer ülke de Çin'dir. Çin birçok açıdan sömürge özellikler göstermekteydi. Sigorta sektöründeki ana oyuncu ise İngilizlerdir. Çin'de 1844 yılında 25 deniz nakliyat sigorta şirketi vardı. 1870 yılından itibaren Çinli sigorta şirketleri kurulmaya başlamıştır. Çin Hükümeti'nin Batılı güçlerle imzaladığı serbest ticaret antlaşması nedeniyle sigorta şirketleri Çin Kanunlarına tabii değildi. Yabancı sigorta şirketleri ile bir anlaşmazlık çıkması halinde konsolosluklar içindeki mahkemeler bu sorunları çözüyordu. Batılı sigorta şirketleri başlangıçta özellikle kendi vatandaşlarını ve onlara ait mülkleri, yapıları sigortalıyorlar Çinli tüccar ve vatandaşların sigorta taleplerine olumsuz cevap veriyorlardı.20.yüzyıla kadar Çin'de yabancı sigorta şirketleri herhangi bir düzenleme olmadan ve serbest bir şekilde faaliyet göstermişlerdir.[6]
- **Latin Amerika:** Latin Amerika'da yer alan devletler diğer az gelişmiş ülkelere göre daha programlı hareket ettiler. Öncelikle ekonomik gelişme için politik olarak güçlenmiş ve bunun doğrultusunda hukuki düzenlemeleri yapmışlardır. Bu hukuki düzenlemeler daha çok yerel şirketlerin faydasına olacak şekilde yapılmıştır. İkinci adım olarak yabancı sigorta şirketleri adım adım ülkelerden çıkarılmaya başlanmıştır.

---

[4] James Darroch-Matthias Kipping, Canada: Taking Life Insurance Abroad,, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 255-157

[5] Peter Borcheid, Far East and Pacific: Overview, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 427

[6] David Faure-Elisabeth Köll, China: The Indigenization of Insurance, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 472-475

Birinci dünya savaşına kadar bu işlem nerdeyse bitmişti. Latin Amerika Ülkeleri yaptıkları beş düzenleme ile bunu başarmışlardır, bunlar[7];

- Depozit Zorunluluğu
- Lisans Alma Zorunluluğu
- Lisans Ücreti Ödeme Zorunluluğu
- Reserv Tutma Zorunluluğu
- Vergi Ödeme Zorunluluğu

Yukarıdaki örneklerde de görüldüğü gibi 19.yüzyılın ortasından itibaren başlayan ve son çeyrekte yoğunlaşarak artan bir şekilde Ülkeler korumacı bir şekilde hareket etmeye başlamışladır. Bunun en büyük nedeni ise kuralsız bir piyasanın sigorta müşterilerine uğratacağı zarar büyük boyutlarda olabilirdi. Hem toplumsal hem de ekonomik olarak Devletler ciddi zorluklarla karşılaşabilirdi Aynı zamanda sigorta şirketlerinin topladıkları prim ücretleri ve aynı zamanda özellikle hayat sigorta şirketlerinin fon büyüklükleri büyüdükçe devletlerin bu gelirleri vergilendirme istekleri de artmıştır. Bir diğer faktör ise sigorta şirketlerinin rezerv tutma, lisans alma şeklinde zorunluluklara koşarak onların ülkelerden istedikleri zaman çıkmaları engellenmeye çalışılmıştır.

4.1.2 Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Durum:

Osmanlı İmparatorluğu Devleti'nin tavrı Dünyanın diğer ülkelerinden farklı değildi. Osmanlı Devleti'nin konuya yaklaşımı ilk başta daha çok fiskalist bir bakış açısı hakimdir. Süreç ilerledikçe Devletin tavrı da korumacı olmaya başlamış kapitülasyon ve serbest ticari antlaşmalarındaki boşluklardan yararlanmaya çalışmıştır.

4.1.2.1 1906'ya Kadarki Dönem

Osmanlı Hükümeti'nin yabancı sigorta şirketlerinin faaliyetlerini düzenleme konusundaki tavrı gerçekten önemlidir. Zira elini kolunu bağlayan bir kapitülasyon ve serbest ticaret gibi faktörler olmasına rağmen usta manevralarla istediğini elde etmeye çalışmıştır.

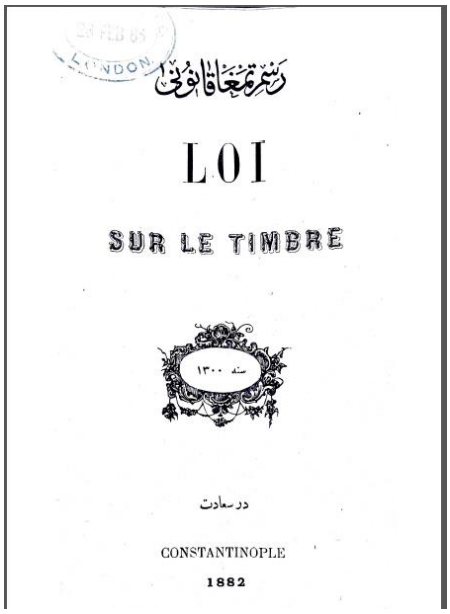
[7] Peter Borcheid, Latin America and Caribbean: Overview, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 565-566

1906 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu Devleti Sigortacılık piyasasını düzenlemek için çeşitli çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalar, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında faaliyet gösteren yabancı şirketlerini tamamını kapsayan şekilde başlamış ve sigorta şirketleri için özel çalışmalara doğru yönelimler olmuştur.

1879 yılında Osmanlı Hükümeti damga vergisi şeklinde bir kanun girişimi olmuştur. Buna göre yapılan sigorta sözleşmeleri de bir antlaşma olduğu için damga vergisi konusu içinde kalmakta ve o nedenle belirli oranlarda sigorta şirketinin bunu ödeme zorunluluğu doğmaktadır. Bu çaba İstanbul'daki İngiliz Konsolosun yoğun karşı çıkışları nedeniyle hayata geçirilememiştir.[8]

Osmanlı Hükümeti bununla yetinmeden 1882 yılında yeni bir damga vergisi kanunu hazırlamış ve bu kanunu emperyal güçlerin onayını alır hale getirmiştir. Buna göre Osmanlı Maliyesi yapılan antlaşmaların tutarına bağlı olarak bir vergi skalası oluşturmuş bu cetvele bağlı olarak da vergileri tahsil eder hale gelmiştir. Kanunun sigortacılık açısından değerlendirmelerine baktığımızda Osmanlı Devleti'nin politikasının etkisini görmek mümkündür. Sigorta şirketlerinin bazıları kanunu kabul ederken bazıları ise karşı çıkmıştır. Karşısındaki muhalefeti bölen Osmanlı Hükümeti kanunu çıkarmayı başarmıştır.

Resmi 4.1 1882 Damga Vergisi Kanunu



Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

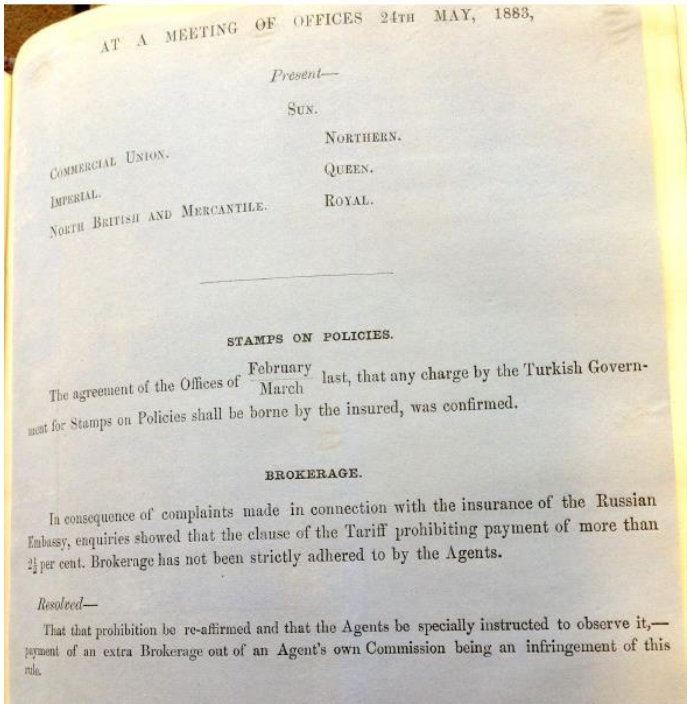
[8] LMA CLC/B/192/019/31522/266, s. 101

Kanun Aralık 1882'de yürürlüğe girmiştir. Kanun dili olarak Fransızca ve Osmanlıca kullanılmış olup tüm maddeler net olarak ortaya konmuştur.

Kanun klasik bir damga vergisi kanunu değildi. Osmanlı İmparatorluğu Devleti Sigorta Şirketleri'nin yaptığı poliçelere ilk defa dahil olabilmiştir. Bu sigorta şirketlerinin denetim altına alınması ve faaliyetlerinin kontrol edilmesi için ilk yolu açmış oluyordu. Kanun yapma ve sigorta pazarını yönlendirme çabaları bununla sınırlı kalmadı.

Kanunun çıkışından sonra İngiliz Sigorta Şirketleri'nin oluşturduğu İngiliz Sigorta Şirketi Birliği toplantılar düzenlemiştir. Bu toplantılar en sonuncusu 24 Mayıs 1883'te yapıldı. Toplantı Sun'ın başkanlığında Commercial Union, Northern, North British & Mercentaile, Imperial, Queen, ve Royal katılmıştır. Toplantı sonucunda çıkan sonuç şudur; eğer her poliçe için çıkacak olan damga vergisi müşteri tarafından karşılanacak bir maliyet kalemi olacaksa kanuna onay veriyoruz şeklindedir.[9]

Resim 4.2 İstanbul Sigorta Şirket Toplantısı-Damga Vergisi Hakkında



AT A MEETING OF OFFICES 24TH MAY, 1883,

Present—

SUN.

COMMERCIAL UNION. NORTHERN.

IMPERIAL. QUEEN.

NORTH BRITISH AND MERCANTILE. ROYAL.

STAMPS ON POLICIES.

The agreement of the Offices of February / March last, that any charge by the Turkish Government for Stamps on Policies shall be borne by the insured, was confirmed.

BROKERAGE.

In consequence of complaints made in connection with the insurance of the Russian Embassy, enquiries showed that the clause of the Tariff prohibiting payment of more than 2½ per cent. Brokerage has not been strictly adhered to by the Agents.

Resolved—

That that prohibition be re-affirmed and that the Agents be specially instructed to observe it,—payment of an extra Brokerage out of an Agent's own Commission being an infringement of this rule.

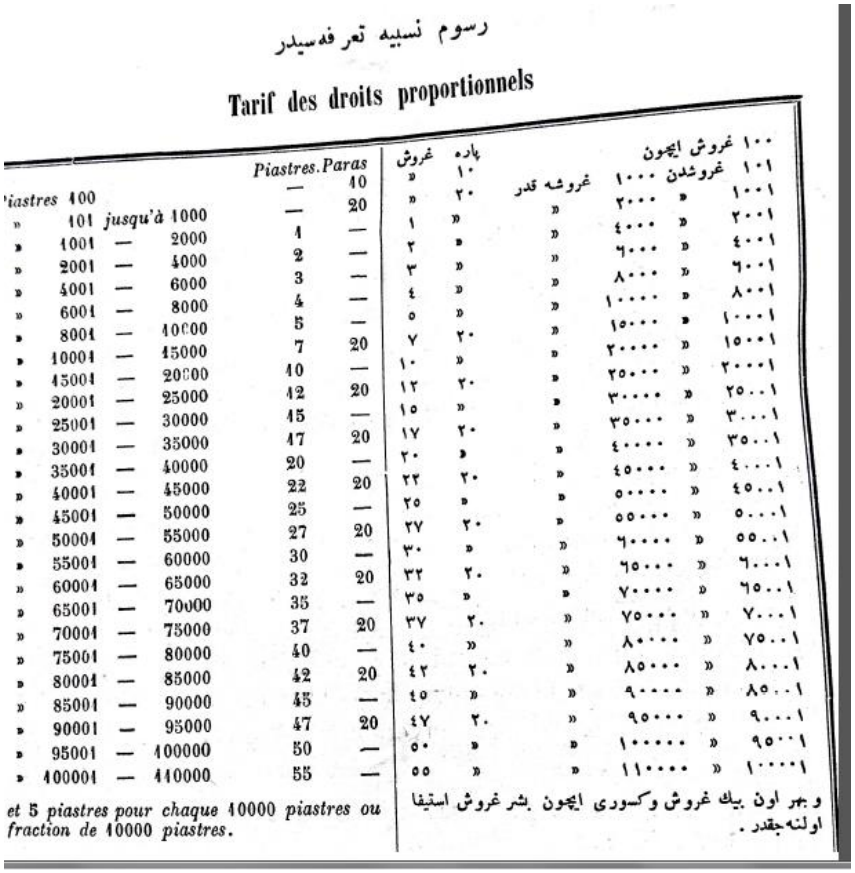
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

[9] LMA CLC/B/192/019/31522/266

Sigorta şirketlerinin konu hakkındaki tavrı tamamen maliyet odaklıdır. Buna göre alınacak verginin müşteriden tahsili hem kendilerini konudan tamamen muhatap olmaktan çıkarıp devlet ile müşteriyi karşı karşıya getirmek hem de Osmanlı Hükümeti'nin vergi konusundaki isteklerini yerine getirmiş oluyordu.

Sigorta Müşterilerinden alınacak olan vergi için Sigorta Müşterileri aşağıdaki tabloya bakıyor ve müşteriden talepte bulunuyorlardı.

Resim 4.3 Damga Vergisi Oranları



رسوم نسبیه تعرفه سیدر

Tarif des droits proportionnels

			Piastres. Paras
Piastres 100			— 10
» 101	*jusqu'à*	1000	— 20
» 1001	—	2000	1 —
» 2001	—	4000	2 —
» 4001	—	6000	3 —
» 6001	—	8000	4 —
» 8001	—	10000	5 —
» 10001	—	15000	7 20
» 15001	—	20000	10 —
» 20001	—	25000	12 20
» 25001	—	30000	15 —
» 30001	—	35000	17 20
» 35001	—	40000	20 —
» 40001	—	45000	22 20
» 45001	—	50000	25 —
» 50001	—	55000	27 20
» 55001	—	60000	30 —
» 60001	—	65000	32 20
» 65001	—	70000	35 —
» 70001	—	75000	37 20
» 75001	—	80000	40 —
» 80001	—	85000	42 20
» 85001	—	90000	45 —
» 90001	—	95000	47 20
» 95001	—	100000	50 —
» 100001	—	110000	55 —

et 5 piastres pour chaque 10000 piastres ou fraction de 10000 piastres.

غروش	پاره			
»	۱۰			۱۰۰ غروش ایچون
»	۲۰	غروشه قدر	۱۰۰۰ غروشدن	۱۰۱
۱	»	»	۲۰۰۰ »	۱۰۰۱
۲	»	»	۴۰۰۰ »	۲۰۰۱
۳	»	»	۶۰۰۰ »	۴۰۰۱
۴	»	»	۸۰۰۰ »	۶۰۰۱
۵	»	»	۱۰۰۰۰ »	۸۰۰۱
۷	۲۰	»	۱۵۰۰۰ »	۱۰۰۰۱
۱۰	»	»	۲۰۰۰۰ »	۱۵۰۰۱
۱۲	۲۰	»	۲۵۰۰۰ »	۲۰۰۰۱
۱۵	»	»	۳۰۰۰۰ »	۲۵۰۰۱
۱۷	۲۰	»	۳۵۰۰۰ »	۳۰۰۰۱
۲۰	»	»	۴۰۰۰۰ »	۳۵۰۰۱
۲۲	۲۰	»	۴۵۰۰۰ »	۴۰۰۰۱
۲۵	»	»	۵۰۰۰۰ »	۴۵۰۰۱
۲۷	۲۰	»	۵۵۰۰۰ »	۵۰۰۰۱
۳۰	»	»	۶۰۰۰۰ »	۵۵۰۰۱
۳۲	۲۰	»	۶۵۰۰۰ »	۶۰۰۰۱
۳۵	»	»	۷۰۰۰۰ »	۶۵۰۰۱
۳۷	۲۰	»	۷۵۰۰۰ »	۷۰۰۰۱
۴۰	»	»	۸۰۰۰۰ »	۷۵۰۰۱
۴۲	۲۰	»	۸۵۰۰۰ »	۸۰۰۰۱
۴۵	»	»	۹۰۰۰۰ »	۸۵۰۰۱
۴۷	۲۰	»	۹۵۰۰۰ »	۹۰۰۰۱
۵۰	»	»	۱۰۰۰۰۰ »	۹۵۰۰۱
۵۵	»	»	۱۱۰۰۰۰ »	۱۰۰۰۰۱

و بهر اون بیك غروش وكسوری ایچون بشر غروش استیفا اولنه جقدر .

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

Buna göre toplam sigorta bedeli 1.000 ile 2.000 kuruş arasında ise 1 kuruş damga vergisini müşteri vergi olarak devlete ödeyecekti.

1887 yılında çıkarılan kanun kendisinden sonra gelecek 1906 ve 1914 kanunlarının temeli sayılabilir. Bu kanun ile Osmanlı İmparatorluğu Devleti sigorta şirketleri için nasıl bir tasarruf ön gördüğünü açık etmiş olacaktı;

"Ma'lûm-ı âlî buyrulduğu üzere bir vakitten beri vukû' bulan bir çok hariklerin başlıca esbâbından biri de gayr-ı mu'teber ecnebi sigorta şirketlerinin buradaki şu'belerinin bulundukları münâsebetsiz ahvâlden ibâret olduğuna ve

mezkûr şirketlerin adedi gittikçe tekessür etmekte olup el-yevm atmış beşi mütecâviz bulunmağla beraber bunlar meyânında Bulgaristan ve Sırbistan sigorta şirketleri gibi Makedonya kıt'alarında siyâsî ba'zı makâsid-i nâ-becâya hizmet edenler dahî bulunduğu istihbâr kılındığına nazaran şûrâ-yı devletçe derdest-i tezker bulunan ecnebi Anonim şirketleri nizâmnâmesinin tanzîm ve neşrine diğer ecnebi şirketlerine aid 23 Rebi'ü'l-evvel sene 1305 tarihli nizâmnâme-i mahsûsunda ecnebi sigorta şirketleri hakkında hemen tatbîki ve Avrupa memâlikinin ekserisinde dahî Bulgaristan ve Romanya'da olduğu misüllü burada dahî teb'a-i Osmaniye'nin hukukunu muhâfazaten şirketlerin mu'âmelât-ı câriyeleri nisbetinde on beş binden elli bin Osmanlı lirasına kadar bir kefâlet akçesini bi-hakkın Osmaniye tevdî' etmeleri ve mezkûr nizâmnâmeye tevfîk-i hareket etmeyen ve kefâlet akçesini i'tâ edemeyenlerin bundan böyle akdedecekleri kontratlardan münba'is da'valar muhkem Osmaniye'ce istimâ' ve ru'yet olunmamak ve i'lânları gazetelerde men' edilmek misüllü tedâbirin âcilen ittihâzı hüviyetleri tamamıyla ma'lûm olmayan ba'zı şirketler ve acenteler tarafından vukû'a getirilen mu'âmelât ve ahvâl nâ-merzîyenin haylice men' ve def'ine medâr olacağı ve iş bu tedâbirin mevkî'-i fi'il ve icrâya ve vaz'ı husûsu doğrudan doğruya ticâret ve nâfi'a nezâret-i celîlesine âid olup icrâsında bir konuda müşkülât bulunmadığı vârid-i hâtır-ı â'cizi bulunmuş olduğu ma'rûzdur."[10]

Yukarıdaki metin incelendiğinde; öncelikle yangınların bu kadar yaygın olmasının bir nedeni de itibarı ve uygun olmayan sigorta şirketleri olduğu savunulmuştur. Kontrolsüz bir şekilde artan sigorta şirketlerinin içinde Bulgaristan, Sırbistan ve Makedon şirketlerin bulunduğu belirtilmiştir. Çıkan anlaşmazlıklarda Osmanlı Hukuku'nun geçerli olduğu faaliyet büyüklüklerine göre 15.000 ile 50.000 Liraya kadar bir depozito vermeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu kanuna uymayan ve depozito yatırmayan sigorta şirketlerin bundan sonra gazetelere ilan vermesinin yasaklanacağı belirtilmiştir. Genel olarak bakıldığında Kanunun Sigorta Şirketlerinin yapamayacağı ve teknik anlamda hatalı kısımlarının olduğunu söylemek mümkün değildir. Fakat Sigorta şirketleri bu düzenlemeye de karşı çıkmışlar ve uygulamamışlar, elçilikleri vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne baskı kurmuşlardır.

[10] BOA DH.MKT.128- 2428

1906'daki yabancı şirketlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetlerini düzenleyen kanuna tepkiler gelmiş ve yapılan analizlerde Osmanlı Hükümeti'nin yabancı şirketleri kontrol etme çabasının 1887 yılına dayandığı belirtilmiştir. Analizde 1906 yılına geçen zamanda Osmanlı İmparatorluğu Devleti'nin çabaları buna karşı da sigorta şirketleri ve büyük devletlerin tavrı net olarak görülmektedir;

"Osmanlıda faaliyet gösteren yabancı şirketleri devlet kontrolü altına alma düşüncesi 1887de Bab-ı Ali tarafından da ortaya atılmış, 25 Kasım 1887'de de yurtdışı merkezli şirketlerin Osmanlı topraklarında acente açabilmelerine olanak sağlayan kanun hazırlanmıştı.

Ancak bu kanun ticareti sınırlayan bir yapıda olduğundan Dış Güçlere ait temsilcilikler ciddi şekilde kanuna karşı gelmişlerdi. Bu nedenle Bab-ı Ali kanunun uygulanması konusunda daha fazla ısrarcı davranmamış ve 1893de orta nokta bulabilmek için yabancı ülke temsilcileriyle gayriresmi bir toplantı yapmıştır. Toplantı sonucu olarak Ekim 1898'de kabul edilebilir tüm istekleri karşılayan bir kanun tasarısı hazırlandı. Ancak bu tasarı hiçbir zaman devletten onay alamadığı gibi, 1887de sunulan itiraza da hiç cevap gelmedi."[11]

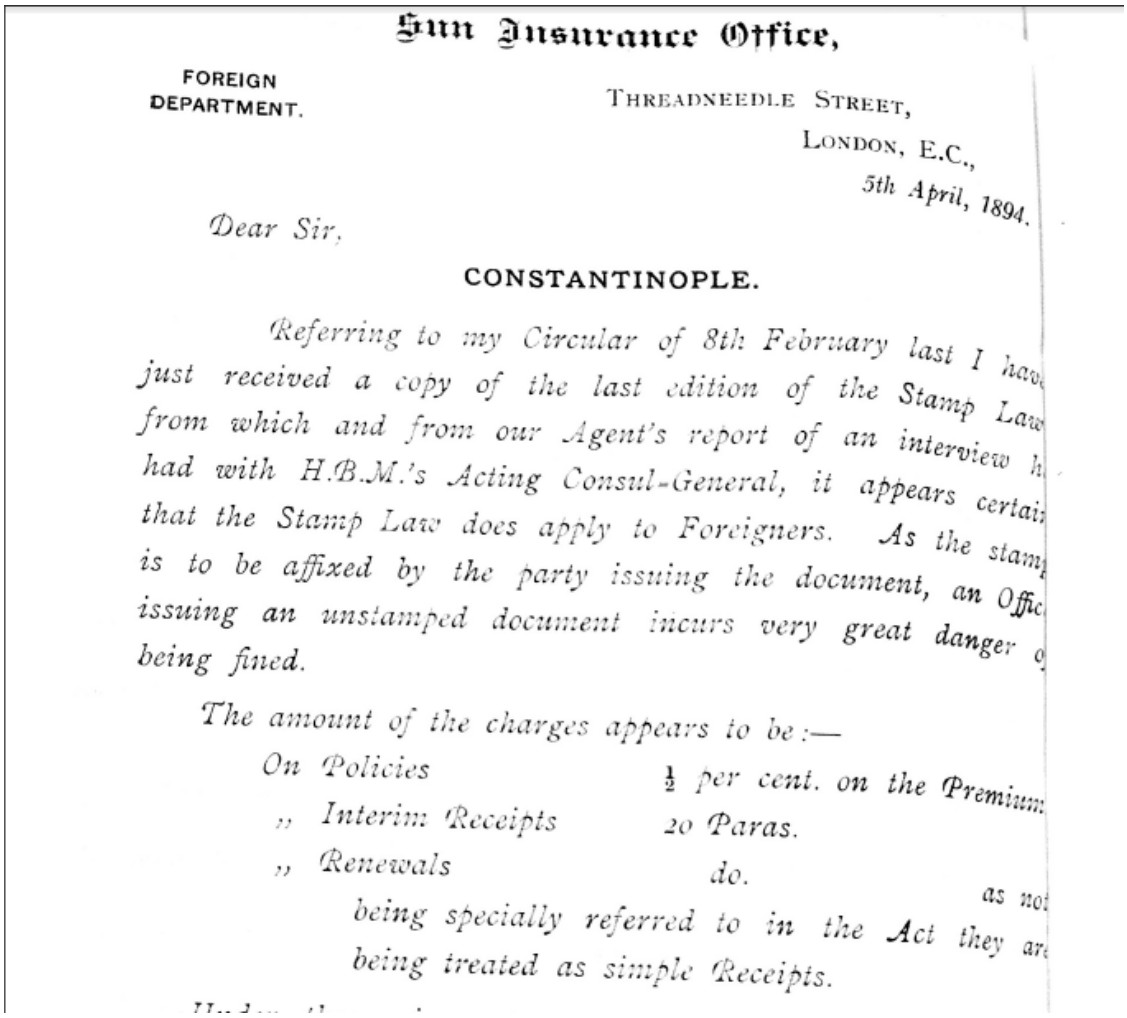
Osmanlı İmparatorluğu çıkardığı kanunlarda emperyal güçlerin tepkilerini ölçüyor, kabul etmedikleri noktaları tamamen kaldırmadan yumuşatmaya çalışarak adım adım ilerliyordu.

Bunun en güzel örneği 1893 yılında çıkardığı kanundur. Bu kanunda yabancıların Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermeleri için rezerv tutmaları, Osmanlı kanunlarının anlaşmazlıklarda geçerli olduğu, lisans ile ilgili de çeşitli maddeler mevcuttu. İngiltere başta olmak üzere büyük güçler kanuna hemen karşı çıkmış ve uygulanamayacağını belirtmişlerdir.

Kanunun sonuç olarak uygulanamadı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu bu karmaşa içinde daha önce uğraşıp yapamadığı damga vergisinin yabancı ülke vatandaşlarına ait poliçelerde alınmama durumunu ortadan kaldırdı. Bunu yapabilmek için de damga vergisi olmayan poliçelere cezai işlem uygulanacağı söylemiydi.

[11] FO 368/59/4

Resim 4.4 Damga Vergisi Uygulaması-Sun[12]



Sun Insurance Office,

FOREIGN DEPARTMENT.

THREADNEEDLE STREET,
LONDON, E.C.,
5th April, 1894.

Dear Sir,

CONSTANTINOPLE.

Referring to my Circular of 8th February last I hav
just received a copy of the last edition of the Stamp Law
from which and from our Agent's report of an interview h
had with H.B.M.'s Acting Consul-General, it appears certai
that the Stamp Law does apply to Foreigners. As the stam
is to be affixed by the party issuing the document, an Offic
issuing an unstamped document incurs very great danger o
being fined.

The amount of the charges appears to be:—

On Policies ½ per cent. on the Premium
,, Interim Receipts 20 Paras.
,, Renewals do.
as no
being specially referred to in the Act they ar
being treated as simple Receipts.

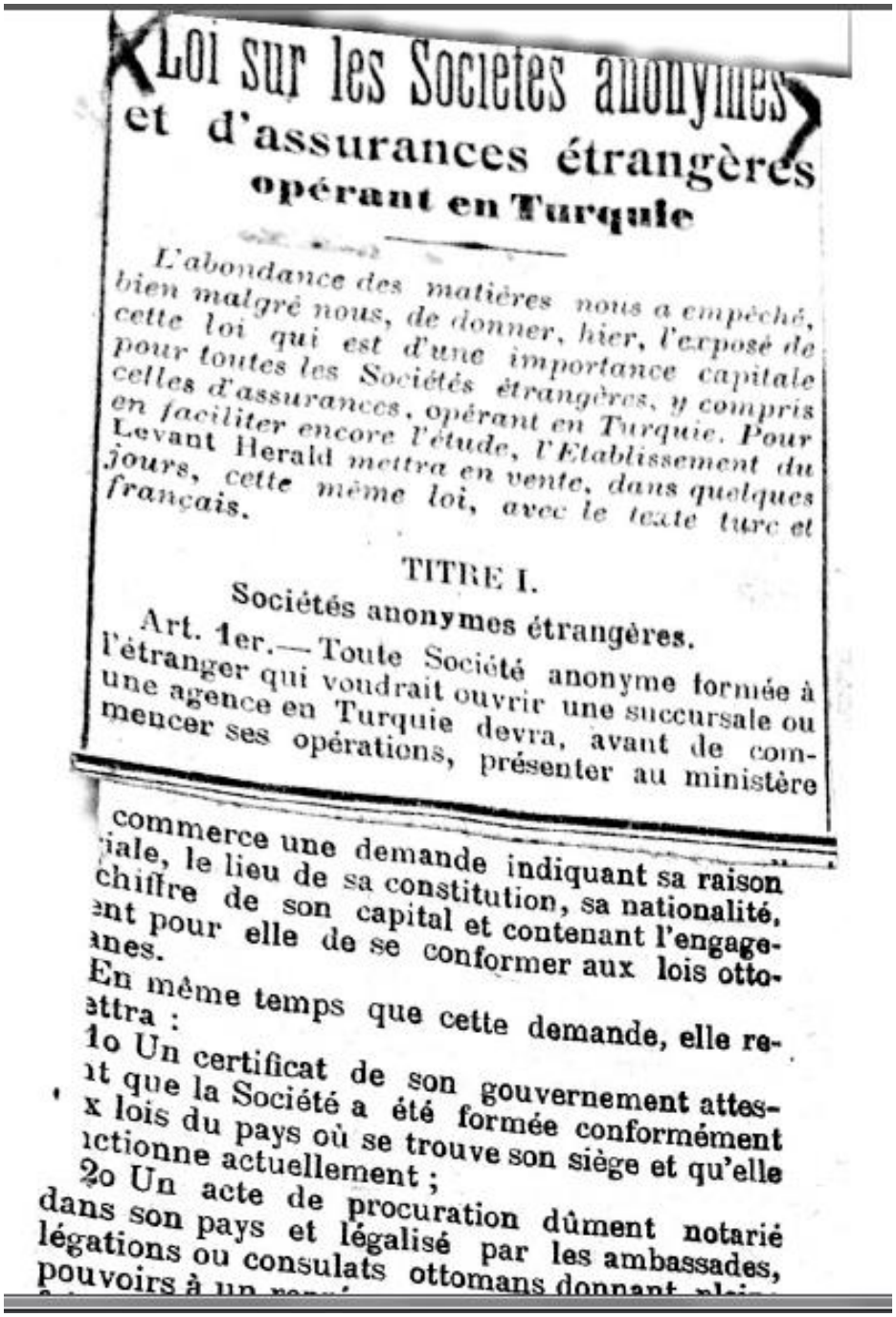
Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

4.1.2.2 1906 Nizamnamesi

Osmanlı Devleti; "Memalik-i Şahane'de faaliyet gösteren ecnebi anonim şirketleriyle sigorta Kumpanyaları" adlı bir nizamnamenin yapıldığını, nizamname içeriğini 18 ve 19 Mayıs 1906 tarihlerinde Levant Herald adlı gazetede duyurusunu yaptı.[13]

[12] LMA CLC/B/192/019/31522/266
[13] FO 368/59/4

Resim 4.5 1906 Sigortacılık Kanunu



Loi sur les Societes anonymes et d'assurances étrangères opérant en Turquie

L'abondance des matières nous a empêché, bien malgré nous, de donner, hier, l'exposé de cette loi qui est d'une importance capitale pour toutes les Sociétés étrangères, y compris celles d'assurances, opérant en Turquie. Pour en faciliter encore l'étude, l'Etablissement du Levant Herald mettra en vente, dans quelques jours, cette même loi, avec le texte turc et français.

TITRE I.

Sociétés anonymes étrangères.

Art. 1er.— Toute Société anonyme formée à l'étranger qui voudrait ouvrir une succursale ou une agence en Turquie devra, avant de commencer ses opérations, présenter au ministère

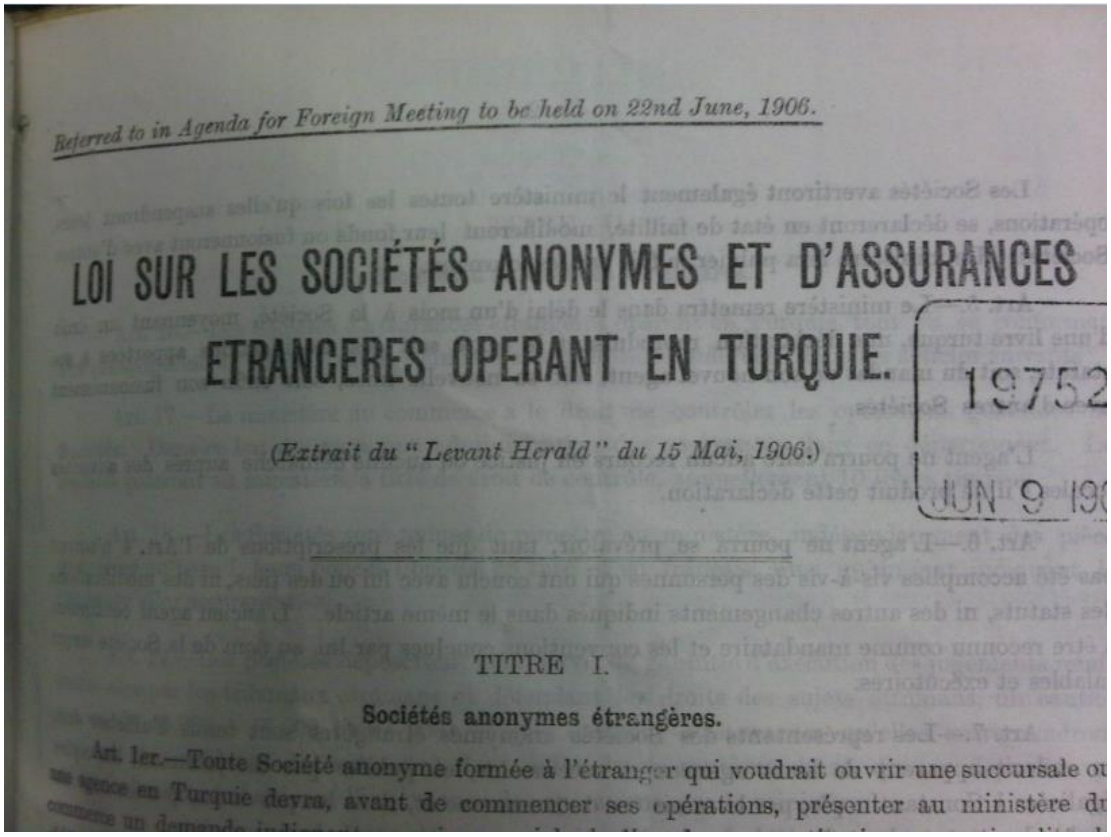
commerce une demande indiquant sa raison
iale, le lieu de sa constitution, sa nationalité,
chiffre de son capital et contenant l'engage-
ent pour elle de se conformer aux lois otto-
anes.
En même temps que cette demande, elle re-
ettra :
1o Un certificat de son gouvernement attes-
it que la Société a été formée conformément
x lois du pays où se trouve son siège et qu'elle
ıctionne actuellement ;
2o Un acte de procuration dûment notarié
dans son pays et légalisé par les ambassades,
légations ou consulats ottomans donnant
pouvoirs à un

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266

İlan gazetede yayınlandıktan sigorta şirketleri hemen konu ile ilgili bir kitapçık oluşturup İstanbul'da faaliyet gösteren diğer şirketler ile bir toplantı

gerçekleştirdiler. Bu toplantı sendika öncülüğünde gerçekleşti ve çıkan sonuç kanunun kabul edilemez olduğuydu.

Resim 4.6 1906 Sigortacılık Kanunu Kitapçığı



Referred to in Agenda for Foreign Meeting to be held on 22nd June, 1906.

LOI SUR LES SOCIÉTÉS ANONYMES ET D'ASSURANCES ETRANGERES OPERANT EN TURQUIE.

19752

JUN 9 19

(Extrait du "Levant Herald" du 15 Mai, 1906.)

TITRE I.

Sociétés anonymes étrangères.

Art. 1er.—Toute Société anonyme formée à l'étranger qui voudrait ouvrir une succursale ou une agence en Turquie devra, avant de commencer ses opérations, présenter au ministère du commerce une demande

Kaynak: FO 368/59/4

1906 Nizamnamesi iki bölümden oluşup ilk bölümü Yabancı Anonim Şirketleri ikinci bölüm ise özel olarak Ecnebi Sigorta Şirketleri hakkında düzenlşemeleri kapsamaktaydı.

1906 Nizamnamesi önemli bir belgedir. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu'nun sigortacılık piyasasını düzenleme çabasının o zamana kadar ki en üst noktasını temsil etmektedir. Nizamnamenin temelinde iki çaba mevcuttur; birincisi halkın sigorta şirketlerine karşı korunma çabası, ikinci olarak da sigorta şirketlerinin vergilendirilmesi ve istedikleri zaman piyasadan çıkmanın önüne geçme isteğidir. Osmanlı Devleti dünyanın diğer bölgelerindeki örnekleri takip etmiştir;

- Depozit Zorunluluğu
- Lisans Alma Zorunluluğu

- Lisans Ücreti Ödeme Zorunluluğu
- Reserv Tutma Zorunluluğu
- Vergi Ödeme Zorunluluğu

Osmanlı Devleti yukarıda belirtilen işlemleri zorunlu tutarak diğer ülkelerdeki düzenlemelerden kopuk olmadığını aksine çok yakından takip ettiğini göstermiştir.

Kanunun detayları sigorta şirketleri tarafından idrak edildikten sonra refleks şeklinde hemen kendi ülke yetkililerine başvurmuşlardır;

29 Mayıs 1906 tarihinde Sigorta şirketlerinin önde gelenlerinden Commercial Union Dışişleri Bakanlığı Sekreterliğine başvurmuştur;

"TÜRKİYE'DE FAALİYET GÖSTEREN YABANCI ANONİM ŞİRKETLER VE SİGORTA ŞİRKETLERİNE DAİR KANUN

Kanun maddeleri arasında aşağıdaki maddeleri belirteceğiz –

Madde 14 Yabancı Anonim Şirketlerin Osmanlı İmparatorluğuna yasalarına tabii olduğunu belirtir

Madde 19a göre, bu şirketler Ticaret Bakanlığının belirlediği 15.000 – 50.000 pound arası olan teminatı, yaptıracakları herhangi bir çeşit sigorta için ödemekle yükümlüdürler.

Madde21 Türkiye'de kazanılmış net gelirin %20sinin Rezerv Fonuna aktarılmasını öngörüyor.

Bunların yanı sıra sigorta şirketleri için kurulumda gerekli prosedürleri, çalışma yöntemlerindeki değişiklikleri vb. konuları takip edecek Ticaret Bakanlığına bağlı bir Sigorta Departmanının kurulması gibi farklı görüler de vardır.

Şirketimizin uzun yıllardır İstanbul'da yangın sigortası alanında faaliyet gösterdiğini, yükümlülüklerini yerine getirdiğini belirtir ve bahsi geçen kanun maddelerinin İngiliz Hükümeti onayı olmadan tarafımıza uygulanabilirliği konusunda bilgilerinizi rica ederiz."[14]

Commercial Union'un Dışişleri Sekreterliği'ne sunduğu bu mektupta kanun maddelerinden 14-19 ve 21. Madde üzerinde durmuştur.

[14] FO 368/59/4

14. maddedeki Yabancı Anonim Şirketlerinin Osmanlı yasalarına tabii olması önemlidir. Zira Osmanlı Devleti bu şekilde sigorta şirketlerine düzenleme gücünün kendisinde olduğunu bu manada buna uymaları gerektiği esajını vermeye çalışmıştır. Diğer maddeler olan teminat ve rezerv fonu ise sigorta şirketinin Osmanlı ülkesindeki varlığını güvence altına almaya ve sigortalıları korumaya yönelik atılmış adımlardır. Aynı zamanda belgeden anlaşıldığı kadarıyla Ticaret Bakanlığı'na bağlı bir sigorta departmanı ön görülüyor ki hem kanuni hem de piyasayı denetleme mekanizmaları daha etkin kullanılabilir olması amaçlanmıştır. Bunun karşılığında Commercial Union İngiliz Hükümeti'nden bu maddelerin kendilerine uygulanabilip uygulanamayacağını sorarak kanuna karşı kendi duruşunu oluşturmaya çalışmaktadır. Zira eğer İngiliz Hükümeti kanunun uygulanabildiğini söylerse dünyanın diğer bölgelerindeki gibi ya Osmanlı pazarından çıkacak ya da kanuna uyarak kar düzeyleri düşürmeyi göze alacaktı. Kanunun kendisine karşı uygulanamayacağı görüşü gelmesi halinde ise Commercial Union kanunu tanımadığını Osmanlı Devleti'ne bildirerek İngiliz Hükümeti'ni devreye sokmuş olacaktı. İngiliz sigorta şirketleri kanunun kendilerine zarar verdiğini belirterek İngiliz Hükümeti ve İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'ndan yardım istediler.

İngiliz Sigorta Şirketleri 22 Haziran 1906 yılında kanuna karşı nasıl hareket edeceklerini belirlemeye çalışmışlar bir yandan da dışişleri bakanlığı İstanbul'daki konsolosluğu ve Elçilik Ticari Ataşesi aracılığıyla konuyu yakın bir şekilde analiz etmeye başlamıştır. [15]

İngiliz Ticari Ateşesi Kanun Hakkındaki çalışmasını bitirerek 9 Temmuz 1906'da Dışişleri Bakanlığı'na görüşlerini sunar. Ticari Ateşe Osmanlı Devleti'nin sigorta hakkındaki hukuki düzenleme çabalarını 1870'den başlayarak anlatıp 1906 Kanunu ile ilgili olarak şu bilgileri paylaşıyordu;

"Yabancı şirketlerin Osmanlı Kanunlarına tabii olması – Osmanlı Şirketlerinin yurtdışında aynı şartlara tabii olduğunun kanıtlanması gerekliliği- (Madde 3), yüksek vergiler ödenmesi (Madde 9)- maddesi ise 1887 Kanunundaki maddeden bile daha az kabul edilebilir bir maddeydi.

[15] FO 368/59/4

Kanunun 2. Bölümünde yer alan koşullar ise yabancı sigorta şirketlerinin 1.Bölümde yer alan maddelere yükümlü olduklarını içermektedir.

2. Bölümdeki bazı maddeler dikkatle incelendiğinde bu kanun ile yabancı sigorta şirketlerinin ülkedeki acentelerinin, yaptıkları işlerin, yapacakları işlerden kazançlarının, çalışanlarının, kuruluşlarının güvence altına alınmaktan ziyade Ticaret Bakanlığı bünyesinde özel bir departman tarafından kontrol edileceğini ortaya çıkarıyor.

Bab-ı Alinin yabancı şirketlere uygulamak istediği bu kanun şirketlerin ülkede serbestçe ticaret yapmalarını açıkça engelleyen bir yapıda olmasının yanı sıra koyduğu yasaklar ile de kabul edilemez bir kanun halini alıyordu. Hem yabancı şirketleri hem de yangın sigorta şirketlerinin faaliyetlerini halihazırda zorlayan bu sürecin acentelerin kapanmasına kadar gitmesinden korkuluyor[16]*"*

Ateşe; bu kanun ile acentelerin faaliyetlerin durdurabileceğini belirterek kanuna karşı çıkılmasını salık veriyordu. Kanunun serbest ticaret ilkelerine aykırı olduğu şeklindeki yaklaşım ise aslında emperyal devletlerin korumacı olan tüm politikalara kullandığı bilinen bir tarzdı.

Ateşe raporun devamında kanun hakkındaki çözüm yolu olarak kanunun kaldırılmasını ve eğer bir düzenleme yapılacaksa içeriğini belirtmiştir;

"Her ne kadar şirketler kanununun uygulanmasına itirazlarda bulunsalar da, 1887 kanununda olduğu gibi şirketlerin yeni kanunun uygulandığı herhangi bir sürece girmesiyle kanuna tabii olacakları durumu işlerin ilerleyişini neredeyse imkansızlaştıryor.

28'i İngiliz olmak üzere 52 adet yabancı sigorta şirketinin işlerini devam ettirebilmeleri için bu konuda bir adım atılması zorunlu görünüyor.

Yabancı şirketleri bu zorunluluklardan kurtarmanın en iyi yolu şüphesiz, eski anlaşmalarda tanımlanan serbest ticaret haklarını geri almaları ve yeni kanunun feshi olacaktır. Eğer bu iki kanunun feshi yapılamayacaksa da Bab-ı Ali ile yabancı temsilcilerin yabancı şirketlerin haklarını gözeten alternatif düzenlemeler yapması olacaktır. Ancak bu düzenlemeler ticari ve sanayi kurumlar haricinde bankalar ve tüm sigorta şirketleri dahil halkın güvenine dayalı finansal kuruluşlar ile

[16] FO 368/59/4

sınırlandırılırsa kabul edilebilir olacaktır. Yine bu düzenlemeler aşağıda listelenen belgelerin ibrazı ile de sınırlandırılabilir:

1- *Ana merkezi başka bir ülkede faaliyet gösteren bir şirketin Türkiye'de var olan ve açılacak acentelerinin belgelendirilmesi*
2- *Mevzuatlarının onaylı kopyası*
3- *Onaylı sermaye beyanı*
4- *Ana şirket tarafından verilen temsil yetkisinin onaylı kopyası*

Sigorta faaliyetlerini düzenleyen kanunda, hiçbir koşulun yabancı şirketlere uygulanamayacağı açıkça belirtilmelidir."[17]

Ateşe esas itibarıyla Osmanlı İmparatorluğu Devleti'nin uygulamaya koymadığı bu kanunun kendi çıkarlarına ters düştüğünü belirtmiştir. Osmanlı Devleti'nin sigorta şirketleri hakkındaki sigortalıların mağdur edilmemesi ve sigorta şirketlerinin ülke içindeki faaliyetlerinin kalıcı olması hakkındaki kaygılarını Sigorta şirketleri hakkında "bilgi ve belge" vererek aşılabileceğini ön görmüştür. Şüphesiz bu yaklaşım üstten inmeci ve aynı zamanda politik gücün ekonomik bağımsızlık ve politika oluşturmadaki etkisi üstüne önemli bilgiler barındırmaktadır.

7 Ağustos 1906'da İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nun yaptığı başka bir değerlendirmede ise önemli saptamalarda bulunmuştur. Buna göre;

"İstanbuldaki Yabancı Temsilciliklerin yeni Kanuna tepki gösterdiğini biliyoruz ancak bize gelen arasında, Yangın Sigorta Şirketlerinin doğrudan kanundan etkilenmemesine karşın Osmanlıya ait sigortalanan mal, yapı vb. durumlarda dolaylı yoldan da olsa kanuna bağlı oldukları ve bu durumun da sigortalıların hasar anında karşılaşmaktan korktukları zorlukları düşünerek Osmanlı Şirketlerine kayacakları korkusunun olduğu da yer alıyor. Kanunun böyle bir sonuç doğurması halinde şirketlerin Türkiye işlerinde ciddi bir zarara uğraması kaçınılmaz olacaktır."[18]

İngiliz sigorta şirketlerinin müşteri portföyünün ağırlığını İngiliz vatandaşları oluşturmaktaydı ve kapitülasyonların verdiği haklar çerçevesinde İngiliz kanunlarına tabiilik söz konusuydu. Sorun esas itibarıyla dolaylı olarak Osmanlı vatandaşlarına ait sigortalanan mal, yapı vb.de geçerliydi. Bu anlamda ileride karşılaşılacak olası gelişmeler göz önüne alınarak kanunun tümden reddi uygun görülmüştür.

[17] FO 368/59/4
[18] FO 368/59/4

Mektuptaki bir diğer ilgi çekici noktası ise farklı ülkelere ait sigorta şirketlerinin kendi konsoloslukları ile iletişime geçerek hem danışmanlık yapmaları hemde yardımcı olmalarını sağlamaya çalışıyorlardı;

"Korktuğumuz bu sonucu yaşamamanın tek yolu bu kanunun feshedilmesidir. Kralın Hükümetinin fesih için gerekeni yapmasını içtenlikle umuyoruz.

Fransız Hükümetinin de Fransız Sigorta Şirketleri hisseleriyle alakalı olarak konuyla ilgilendiğini de ayrıca belirtirim"[19]

Kanun hakkında İngiliz Konsolosluğu'ndaki görüşler tamamen aynı değildi. 25 Eylül 1906'da İstanbul İngiliz Konsolosluğu Gray Bart şu görüşleri Dışişleri Bakanlığı ile paylaşıyordu;

"Projedeki değişikliklerle ilgili konu tarafımıza ulaştığında, ne yazık ki, aksiyon alınamayacak kadar geçti. Türkiye'de faaliyet gösteren İngiliz Sigorta Şirketleri önerilen 15 poundluk kayıt ücretine, devamında başka zorunluluklar da getirebilir düşüncesiyle itiraz ettiklerini biliyorum. Ancak bu konuda İngiliz şirketlerle hemfikir değilim. Belirli bir kayıt ücreti ile patent hakkı gibi değişken vergiler arasında, bence, bir ilişki yoktur. Umarım Kralın Elçiliğinin etkisi Türkiye Devletinin İngiliz Sigorta Şirketlerine el koymaya kadar ileri gidecek bir aksiyon almasını engeller. Ayrıca, yabancı bir bankada ciddi yatırımı olan bir sigorta şirketinin de, bankanın bulunduğu ülkede kendini hacizden koruyacak bir depozitoyu ödemeyi reddetmesini de manasız buluyorum."[20]

Gray Bart, Sigorta şirketlerinin dünyanın geri kalan yerlerindeki uygulamalar nedeniyle en küçük bir düzenleme çabasına bile karşı olmalarını teknik örnekler vererek karşı çıkmaktaydı. İngiliz Devleti'nin kesinlikle İngiliz şirketlerini koruma şeklinde davranması gerektiğini belirtirken diğer yandan sigorta şirketlerinin primlerini Osmanlı Devleti'ndeki yabancı bankalarda tuttuğunu belirterek neden rezerve karşı çıkmalarını da bu anlamda gereksiz bulmuştur. Bart, esasen Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Sigorta Şirketleri'nin yaklaşımlarını net olarak ortaya koymuştur. Fakat ne İngiliz Dışişleri ne de sigorta şirketleri bu görüşleri dikkate almamıştır.

[19] FO 368/59/4
[20] FO 368/59/4

1 Kasım 1906 tarihinde hazırlanan başka bir raporda ise içinde İngiliz sigorta şirketlerinin Ekim ayında Londra'da bir toplantı yaptığını, bu toplantıya Türkiye'de sigorta sektöründe yer alan tüm önemli şirketlerin temsilcilerinin katıldığını ve bu toplantıda Türkiye'deki yabancı şirketleri zorlayan herhangi bir kanun çıkması durumunda bu şirketlerin Osmanlı Devletindeki işlerinden çekileceğine dair bir karar almışlardır. Daha önce de belirtildiği gibi Sigorta şirketleri faaliyet gösterdikleri ülkelerdeki özellikle; rezerv, lisan ücreti gibi onlara mali düzenlemeleri uyulması durumunda o ülkedeki faaliyetlerini ya durduruyorlardı ya da pazar paylarını küçültüyorlardı. Osmanlı İmparatorluğu özelinde ise karşı durdukları maddeleri şu şekilde sıralıyorlardı;

1. *Kayıt ücreti (Anonim şirketler kanunu madde 3)*
2. *Zorunlu depozito (Anonim şirketler kanunu madde 19)*
3. *Mutlak zarar toplam miktarı karşılasa da karşılamasa da şirketin bir sigorta bedelinin tamamını ödemesi zorunluluğu (Loi sur les assurances madde 3)*
4. *Yangının sıçramasını engellemek için yıkılmış binalara karşı şirketlerin ödeme yapma zorunluluğu (Loi sur les assurances madde 20)*[21]

İlk iki madde sigorta şirketlerinin diğer ülkelerde karşılaştıkları sorunlar olup diğer iki madde ise Osmanlı Devleti'ne özel düzenlemelerdir. Maddelerin ortak özelliği ise sigorta şirketleri için mali bir külfeti barındırmalarıydı. Raporda ; yeni kanuna ilişkin itirazlarını detaylıca anlatmalarını çok kereler isteyen İngiliz Elçisine rağmen, şirketler bu maddeleri belirtmek için 6 ay bekledikleri belirtilmiştir.[22]

Raporun devamında ise sigorta şirketlerinin itiraz ettikleri maddelere dair görüş belirtilmiştir;

1.madde ile ilgili olarak, konuya verilen önemin çok faydasız olduğu şayet diğer istekleri ön plana çıkarılırsa, bu şirketlerin 15 pound kayıt ücretini bir seferliğine ödemekten kaçınmayacakları belirtilmiştir.[23]

2. maddede yer alan zorunlu depozito sorunu ise bir engel olabileceği belirtilmiştir. Raporu yazan elçilik görevlisi konu hakkında; Revize kanunun 15. Maddesinin yabancı şirketleri koruyucu nitelikte olduğunu ve neredeyse her ülkede

[21] FO 368/59/4
[22] FO 368/59/4
[23] FO 368/59/4

bu tarz bir depozito gerekliliği olduğundan kaldırılması yönünde bir adım atılmaması gerektiğini savunmuştur. Raporun devamında acentelerin bu koşula karşı çok isteksiz ve Türkler'in de yabancı şirketlerin zarara uğrayacağı bu durumdan faydalanabilecekleri belirtilmiştir. Örneğin, bir İngiliz şirketine karşı ispatlanmamış bir hasar olması gibi bir durumda Mahkeme Osmanlı davacısının lehine karar verebilir. Tabi ki böyle bir durumda tercüman aynı fikirde olmayabilir ve karar etkisiz kalabilir. Şirketler de bu tip bir durumda Türk yetkililerin şirketin ödediği depozitodan hasarın bir kısmını karşılayabileceği ve eksiklik giderilene kadar şirketin faal olmasına izin vermeyeceğinin ve böylece şirketi hasarı ödemeye zorlayacağının veya kalan tutar kadarını karşılayabilecek ticaretlerine el koyabileceğinin düşünmektedirler.[24]

3. maddeye getirilen itiraz mantıklı bulan görevli bunu da şu şekilde açıklamaktadır; Çünkü hiçbir yangın şirketi sigortalı malların bedeline ve hasarın tutarına ilişkin önceden karar vermeyi kabul etmez.[25]

4.maddeye getirilen itiraza kabul etmeyen görevli. Çünkü bence yangının sıçramasını engellemek için binaların yıkılması mantıken yangın riski oluşturuyor. [26]

Raporda dikkati çeken bir diğer ayrıntı ise; Şirketlerin ilk başta takındıkları biz yapamayız duruşlarından vazgeçmiş gibi göründüklerinin belirtilmesidir. Londra'daki Osmanlı elçisinin onayladığı yeterliliği olan İngiliz yetkililerinin bazılarının Türkiye'de yönettikleri şirketlerin devamlılığının garantisini isteyen Türkiye Devletinin de şirketlere bir şey sunması gerektiği düşüncesi hala devam etmekte olduğu saptamasında bulunan görevli bunun imkânsız olmasa da zor gerçekleşecek bir şey olduğunu düşünmektedir. Diğer yandan Bab-ı Ali'yi bu kanunun tamamen fesih edilmesine ikna etmek zor olduğunu, kanunun şirketlerin olabildiğince az itiraz edeceği bir hale getirmeye yönelik bir hal alması konusunda Elçiliğin çabaları arttırması gerektiğini savunulmuştur.[27] Yukarıda da görüldüğü gibi Osmanlı Devleti yarı sömürge bir şekilde ne denirse onu yapan ve bağımsız bir iradesi olmayan bir yaklaşım değil istediklerini yapmaya çalışan bunun için iletişime geçen ve halkın yararına olacak şekilde hareket etmeye çalışan bir tavrı vardır.

[24] FO 368/59/4
[25] FO 368/59/4
[26] FO 368/59/4
[27] FO 368/59/4

Raporda, Osmanlı Devleti'nin çıkardığı bu kanun hakkında tümden bir reddediş yerine daha çok müzakere ve ortak bir zemin bulma çabası göze çarpmaktadır.

6 Kasım 1906'da Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren İngiliz Sigorta Şirketleri'nin büyük çoğunluğunun temsilcisi olan Avukat Edwin Pears İngiliz Hükümeti'ne bir mektup gönderir. Mektup İstanbul'daki İngiliz Elçiliği'nin görevlendirdiği uzmanların raporlarına göre çok daha sübjektifti. Esas olarak Pears, kanunun uygulanmaması veya geri çekilmesi için ağır ifadeler kullanmıştır.

Pears'in ilk karşı çıktığı nokta kanunun 19.maddesindeki depozito hükmüdür. Pears öncelikle sigorta şirketlerinin bu maddeye karşı çıkmalarının nedenlerini sıralamıştır. Depozito;

1. *Türkiye'de İngiliz Sigorta sektörüne yeni bir engel demektir*
2. *İngilizlerin kapitülasyonlardan kazanılmış haklarının ihlalidir.*
3. *Böyle bir düzenlemeyi gerektirecek herhangi bir sebep yoktur(İngiltere'de de sahtecilik yapan birkaç şirketin 2 veya 3 kez sahtecilik yapmaları dışında)*
4. *İngiltere, Fransa veya Almanya'da yabancı yangın sigorta şirketlerine böyle bir uygulama yapılmamaktadır*
5. *Bu, Ticaret Bakanının İngiliz şirketlerin nasıl iş yaptıklarını inceleme gereği duyduğu ve Türk memurlara yaptığı gibi kendi çıkarları doğrultusunda İngilizlere de müdahale etme isteği içinde olduğu düşüncesi doğuruyor(Madde 7)*
6. *Bu tür bir kural sigortalı ile Türk Mahkemelerinin fırsatçı üyelerinin gizli anlaşmaları ile sahteciliğe de kapı açıyor* [28]

Pears'ın bununla da yetinmeyerek İngiliz Sigorta Şirketleri'nin hiçbir şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nun bürokratik ve hukuki sistemine inanamadığını belirterek daha da ileriye giderek depozito konusunun kabulü olması halinde sigorta şirketlerinin rüşvetçi Osmanlı Adalet'inin eline düşeceğini belirtmiştir;

"Son maddede de görüldüğü gibi İngiliz Sigorta Şirketleri Türk Mahkemelerine güven duymamaktadırlar. Bu düşüncelerinde de haklılar. Böyle bir kuralın kabulünün İngiliz Şirketlerine karşı kundakçılık ve sahteciliğe neden olacağına inanıyorum. Öyle ki, sigortalı Mahkeme üyeleri ile anlaşarak toplam tutarı kendi

[28] FO 368/59/4

aralarında bölüşmek için pazarlık bile yapabilir. Bunun kulağa inanılmaz geldiğinin farkında olsam da burada bu tür bir paylaşımı kabul etmeyecek bir avukatın olduğunu düşünmüyorum. Sizin de bildiğiniz gibi dört-beş yıldır ne Türk mahkemeleri ne de Konsolosluk mahkemeleri dahil herhangi bir mahkemede görev almadım. Ancak daha önceki deneyimlerden de bildiğim gibi bu mahkemelerde adaleti sağlamak hayli zor ve özellikle de Yangın Sigortası davalarında yargıçların tutumu satın alınmış oldukları düşüncesini akıllara getiriyor. Sigortacı ile Mahkeme üyeleri arasında yapılan bir sahtecilik anlaşması ciddi tehlikeler doğurabilir. Kralın Hükümeti depozito koşullarını kabul ederse bu daha da ciddi bir sorun halini alabilir. Paris Osmanlı Komitesi (Türkiye'deki tüm yangın şirketlerini kapsar)nin oybirliğiyle Londra Yangın Sigorta Şirketleri Komitesini bu konuda desteklediği bilgisi de mevcut." [29]

Şüphesiz Pears'in gerçek amacı var olan durumu ne kadar manipüle ederse kanunun İngiliz Hükümeti'nin baskısıyla geri çekileceğine olan inancıdır. Pears daha da ileri giderek sömürgeci bakış açısıyla depozito konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun ısrarını ; "*Türkiye gibi bir yarı-uygar gücün bu tür bir avantaj sağlamasına izin vermek mantıklı görünmüyor "* şeklinde açıklama getiriyordu. Pearson mektubunda; "*İngiltere, Fransa veya Almanya'da Yangın Sigorta Şirketlerinden depozito alınmıyor… Alman şirketlerinin depozito zorunluluğu olan hiçbir ülkede çalışmama konusunda fikir birliği yaptığını da biliyorum"* şeklinde açıklamalar ile depozito alımının diğer ülkelerde yapılan bir uygulama olmadığını belirtmiştir. Bölümün en başında dünyadaki diğer ülkelerdeki düzenleme uygulamalardan bahsederken depozitonun da sigorta şirketlerine uygulandığını belirtmiştik. Diğer yandan 22 Haziran 1906 yılında Fransa sigorta şirketlerinin nakit varlıklarını arttırmaları, lisans başvuru prosedürlerini ağırlaştırdığı ve devlet kontrolünü daha da sıkılaştırdığı bir kanun çıkarmıştır.[30] Pears Depozito konusundaki düşüncesini şöyle sonlandırmıştır;*"Depozito konusu kabul edilirse büyüyen İngiliz sanayisine büyük bir darbe vurulmuş olacak. İtiraz ettiğimiz*

[29] FO 368/59/4

[30] Andre Straus, France: *Insurance and the French Financial Networks*, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 121

depozitonun miktarı değil, bu kuralın kendisinin çok saçma olmasıdır. Londra komitesinin de bu görüşe karşı çok katı bir duruş sergilediğine inanıyorum."[31]

Sonuç olarak Pears depozito maddesinin tümden kaldırılarak çözüm bulunacağını belirtmiştir. Mektupta dile getirilen diğer maddeler ise şu şekildedir;

"Birincisi – Kayıt ücreti ödenmesi

İkincisi- Mutlak zarar toplamına bakılmaksızın şirketin bir sigorta bedelinin tamamını ödemesi zorunluluğu

Üçüncüsü- Yangının sıçramasını engellemek için yıkılmış binalara karşı şirketlerin ödeme yapma zorunluluğu

İlk maddeyle ilgili olarak müşterilerimin mantıklı bir tutarı ödemeyi reddedeceğini sanmıyorum. Ancak buradaki nokta zaten ödeyecekleri tutar değil, Türkiye hükümetinin sözüm ona düzenlemeleriyle şimdiye kadar hiç olmamış bir şey olan İngiliz şirketlerin işine karışma hakkını elde edeceğini düşünmesi konusudur. Bir başka deyişle beyan adı altında tasarlanan kayıt ve tescil planı İngilizlerin Kapitülasyonlardan kazandığı haklara ciddi bir ihlaldir.

Toplama zararının tamamının ödenmesini öneren hüküm tüm uygar devletlerdeki Yangın sigorta uygulamalarına ters düşüyor, çünkü heryerde yangın ile hasarlar detaylıca incelendikten sonra ödenecek tazminata karar verilir. Bu nedenle bu, kabul edilemez bir maddedir. Bu madde Loi sur les Assurances madde 3 de yer almaktadır. Dünkü konuşmamızda da anladığım gibi Kralın Elçisi bu hükmün kabul edilmezliğinin farkında olduğundan bu konuyla ilgili daha fazla yazmayacağım.

Yangının sıçramasını engellemek için yıkılmış binalara karşı şirketlerin ödeme yapma zorunluluğu önerisi ise Loi sur Les Assurances Code de Commerce madde 20 de yer alıyor ve Loi sur les assurances Societes Anonymes et d'assurances Etrangers madde 33de kısmen onaylanmış görülüyor.

Bildiğim kadarıyla bu madde Tercümanlar tarafından da onaylanmıştır. Eğer bu doğruysa, bu onlar için büyük bir gaflet demektir. Türk otoriteleri bundan daha korkunç bir hükmü çok nadiren yayınlamışlardır. Böyle bir hüküm altında Türkiye'de çalışabilecek sorumlu veya kendine saygısı olan hiçbir şirket yoktur. Şunu da belirtmek isterim ki, şirketler genelde tamamen veya kısmen zarar görmüş binaların

[31] FO 368/59/4

sahipleriyle birebir görüşerek konuyu çözmektedirler ki bu ex gratia özgürlüğüdür. Madde 33 de aynı zamanda şirketlerin hasarlı binaların poliçelendirilmiş değerinin tamamını ödemesi zorunluluğunu da içermektedir."[32]

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortanın neden istenen ölçüde ve sağlıklı bir zeminde gelişemediğinin en güzel örneği yukarıdaki Pears'in ifadeleridir. Zira Pears kayıt ücreti ile ilgili düzenleme konusunda olumsuz bir durumun söz konusu olmamasına rağmen sigorta şirketlerinin ileride hak kayıpları yaşayabileceklerini düşündükleri için maddeye karşı çıkmışlardır. Pears'in ifadelerinden İngiliz Sigorta Şirketleri'nin 1906 yılına kadar devletin herhangi bir müdahalesi olmadan faaliyetlerini sürdürdüğü de ortaya çıkmaktadır. Doğal olarak şirketler bu alanlarını daraltmak istememektedirler. Diğer iki madde de Osmanlı Kanun Yapıcıları halkın mağdur olmamasına çalışmış olsalar da teknik ve evrensel olarak da bunların uygulandığına dair örnek yoktur. Diğer taraftan zayen Pears mektubunda Lütuf ödemesi (hak kazanılmamış -yani poliçe şartları dışında- hasar tutarının sigortacı tarafından sigortalıya ödenmesi) yani eksgrasya ödemelerinin yapıldığını belirtmiştir. Pears mektubunun sonunda çıkarılan kanunun sadece İngiliz Şirketleri'ni ilgilendirmediğini ve genel olarak İngiliz ticaretini olumsuz etkileyeceğini savunmuştur. Pears buna ek olarak Kanunun özensiz ve teknik anlamda net olmayan ifadelerin bulunduğunu ve iptal edilmesi için yardım talebinde bulunmuştur;

Bu değerlendirme, Loi sur les assurances Societes Anonymes et d'assurances Etrangers kabul edilirse İngiliz ticaretinin uğrayacağı zarar yüzünden büyük önem taşımaktadır. Belki bir tanesi alınabilir. Projede İngiliz Limited şirketleriyle Anonim şirketler arasından herhangi bir ayrım yapılmıyor. Limited şirketler genel anlamda Anonim şirketler kategorisine girmese de Fransa'daki Komandit Şirketlere benzerlik gösterirler. Bab-ı Ali Anonim şirketler ile neyi ifade ettiğini açıkça anlatmalıdır. Bana öyle geliyor ki tüm şirketlerden kasıt ortaklı şirketler değil. Şayet öyle ise, örneğin İngiliz Gemicilik üzerinde bunun etkisi korkunç olacaktır. Buraya gelen gemilerin yarısından fazlasının İngiliz bayraklı olması ve bir gemi şirketine ait gemiler olması, bu gemilerin hem Birlik kurallarına uyması hem de bu iki hükme göre formaliteleri tamamlaması anlamına gelir. Tek kişilik şirketler Anonim Şirket

[32] FO 368/59/4

midir? Sanırım İngiliz Kanununda buna en yakın madde olan Kamu Şirketlerini Anonim Şirketler, özel limited şirketleri ise komandit şirketler olarak adletmek en mantıklısı olacaktır. Bu konuya değinmemin sebebi ise tüm meselelerin bu şekilde düşüncesizce değerlendirildiğini göstermekti.[33]

Sonuç olarak kanun gelen yoğun tepkiler üzerinde uygulanamadı fakat İstanbul İngiliz Konsolosluk görevlisi olan George Young'ın konuyla ilgili yorumu her şeyi net olarak özetliyordu. Young Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sigorta şirketleri için;;

"Avrupa ülkelerindeki işlerinde tamamen Avrupa mevzuatına uygun bir şekilde ilerlemeyi ve onların formalitelerini normal ve zararsız görürlerken iş Türkiye'ye gelince bu mevzuat adaletsiz ve müdahaleci olarak bulundu."[34] İfadelerini kullanıyordu

Çünkü Osmanlı İmparatorluğu hem topraklarının genişliği ve barındırdığı potansiyel hem de ekonomik olarak dinamik merkezlerin varlığı sigorta şirketlerinin iştahını kabartıyordu. Politik güçsüzlüğünün yanındaki ekonomik olarak yarı sömürge yapısı sigorta şirketlerinin tamamen serbest bir şekilde piyasaya girip faaliyet göstermelerine olanak sağlıyordu. Kontrolsüz bir faaliyet alanı doğal olarak kötüye kullanımı da destekliyordu. Bazen bir sigorta şirketi bir yıl ülkede faaliyet gösterip ülkeden çıkıyordu, bu durumda prim ödeyenler bir hasarla karşılaşmaları durumunda ciddi mağduriyetler oluşuyordu. Diğer yandan büyüyen bir finansal piyasanın fon yaratma kapasitesi özellikleri nedeniyle vergilendirilmesi gerekliydi ve Osmanlı Devleti'de bunu yapmak için elinden geleni yaptı fakat bu nokta da başarılı olduğu söylenemez.

Osmanlı Devleti sigorta şirketlerinin bu tavrını görünce alternatif politikalar üzerinde çalışmaya başlamıştır.

4.1.2.3 1906-1914 Dönemi

Osmanlı İmparatorluğu Devleti 1906 Nizamnamesi sonucunda artık yabancı sigorta şirketlerinin düzenlemelere karşı tavır ve politikalarını net olarak anlamıştı. Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçecek olan sürede Osmanlı Devleti artık

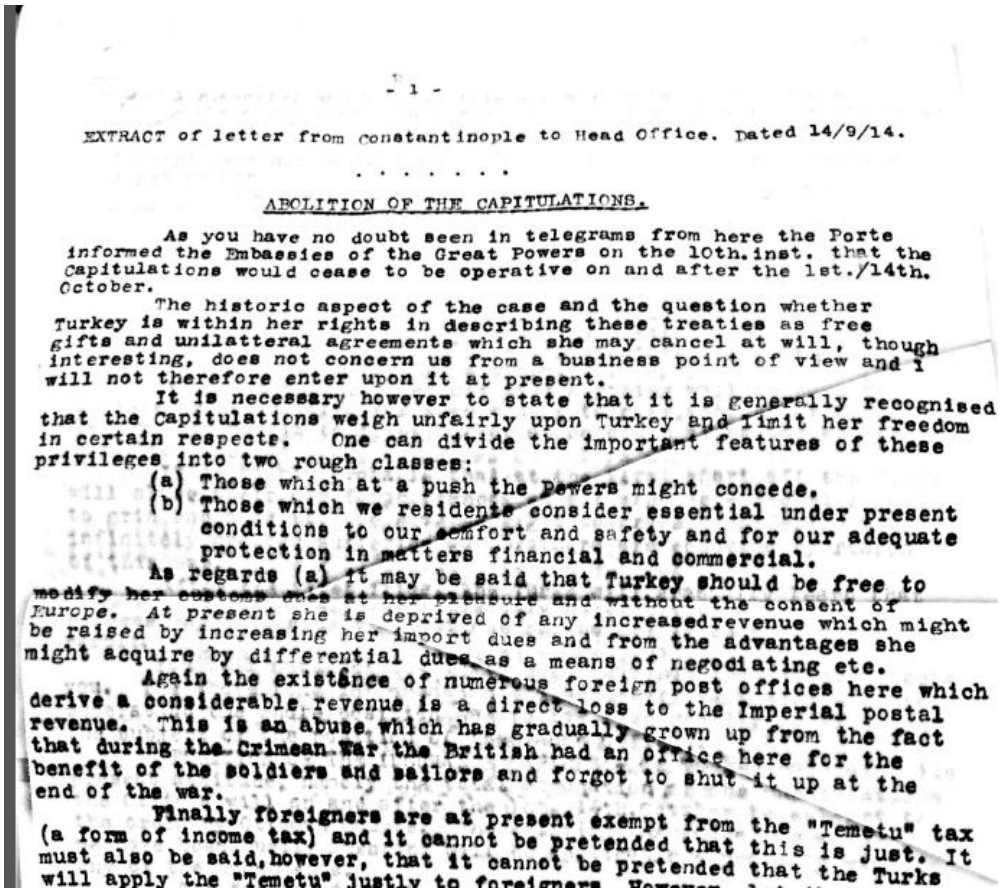
[33] FO 368/59/4
[34] FO 368/59/4

düzenlemeler yapmak yerine fiili olarak çeşitli stratejiler geliştirdi. Sürekli olarak sigorta şirketlerinin ruhsatsız çalıştığına ve halkın Osmanlı Sigorta Şirketi'nden sigortalarını yaptırmaları için çaba gösterdi.

1914'te "ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasım Şirketleri ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat" adlı nizamname hazırlandı. Bu düzenleme de 1887, 1893 ve 1906 düzenlemelerinin büyük oranda tekrarı şeklindeydi.

Sigorta şirketleri ile ilgili düzenlemelerin başarılı olabilmesi için kapitülasyonların yürürlükten kaldırılması gerekliydi. Zira kapitülasyonlar olduğu sürece sigorta şirketlerinin ruhsatsız bir şekilde ve aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde faaliyet gösterip onun düzenlemelerine tabii olmama durumu da son bulacaktı.

Resim 4.7 Kapitülasyonların İlhakı



- 1 -

EXTRACT of letter from constantinople to Head Office. Dated 14/9/14.

. . . . . .

ABOLITION OF THE CAPITULATIONS.

As you have no doubt seen in telegrams from here the Porte informed the Embassies of the Great Powers on the 10th.inst. that the Capitulations would cease to be operative on and after the 1st./14th. October.

The historic aspect of the case and the question whether Turkey is within her rights in describing these treaties as free gifts and unilatteral agreements which she may cancel at will, though interesting, does not concern us from a business point of view and I will not therefore enter upon it at present.

It is necessary however to state that it is generally recognised that the Capitulations weigh unfairly upon Turkey and limit her freedom in certain respects. One can divide the important features of these privileges into two rough classes:

(a) Those which at a push the Powers might concede.
(b) Those which we residents consider essential under present conditions to our comfort and safety and for our adequate protection in matters financial and commercial.

As regards (a) it may be said that Turkey should be free to modify her customs dues at her pleasure and without the consent of Europe. At present she is deprived of any increasedrevenue which might be raised by increasing her import dues and from the advantages she might acquire by differential dues as a means of negodiating etc.

Again the existence of numerous foreign post offices here which derive a considerable revenue is a direct loss to the Imperial postal revenue. This is an abuse which has gradually grown up from the fact that during the Crimean War the British had an office here for the benefit of the soldiers and sailors and forgot to shut it up at the end of the war.

Finally foreigners are at present exempt from the "Temetu" tax (a form of income tax) and it cannot be pretended that this is just. It must also be said,however, that it cannot be pretended that the Turks will apply the "Temetu" justly to foreigners

Kaynak: LMA CLC/B/192/019/31522/266,

Kapitülasyonların ilhakı ile birlikte artık durum tamamen yabancı sigorta şirketlerinin aleyhine olmaya başlamıştı. Sürekli arkasına sığındıkları ve düzenlemelerden bağımsız politikalarının en büyük meşruluk dayanağı artık ellerinde yoktu.

Yabancı sigorta şirketlerinin faaliyetlerini azaltmaları hatta durdurmaları bu süreçten sonra olasıydı. 1860'lardan itibaren başlayan süreç hem devletin sigorta ve sigorta şirketlerine karşı tavrını netleştirmesine neden oldu.

Yabancı sigorta şirketleri modern sigortacılığı dünyanın diğer bölgelerindeki gibi yabancılardan başlayarak yerele doğru uzanan bir yol ile toplumsal yaşama sokmuş ekonominin geleceği ve bireylerin felaketlere karşı duruşlarını kurumsal hale getirmiştir.

4.2. Osmanlı Devleti'nin Politikaları

Osmanlı Devleti'nin sigortacılık piyasasını düzenleme çabaları son anına kadar devam etti. Birinci dünya savaşına kadar geçen sürede sigorta şirketleri bağlı bulundukları ülke elçiliklerini kullanarak kanunların çıkışını eğer kendilerinden habersiz duyurulduğu anlarda da çıktıktan sonra hayata geçmesine engel oldular.

Osmanlı İmparatorluğu'nun sigortacılık piyasası ile ilgili politikası iki yönlüdür; birincisi sürekli bir düzenleme çabası ile elde edebileceği en üst hakları hayat geçirebilmek ikincisi ise devlet ve halkın sigortaya konu olan varlıkların hepsinin Osmanlı Sigorta Şirketi'ne yaptırılmasını sağlamaktır.

Öyle ki Osmanlı Sigorta Şirketi'nin acentelik açması bir devlet meselesi gibi algılanıp ona göre politika belirlenebiliyordu. Bu davranış modeli Osmanlı Ülkesindeki sigortacılık piyasasını kendi lehine çevirmesini bilmiştir.

1899 yılında Yemen Valisi Sigortacılık Kanunun uygulanması ve halkın sigortasını Osmanlı Sigorta Şirketi'ne yapılmasını sağlamak için hareket geçmiştir; Yemen'in Hadide Bölgesinde İtalyan Konsolosluğu'na bağlı İtalyanların sigorta faaliyetlerini yürüttükleri fakat bu kişilerin ne kadar güvenilir ve itibarlı olunduğunun bilinmediği belirtilmiş ve Osmanlı Sigorta Şirketi'nin bir şube açması talep edilmiştir;

"Anonim şirketleri nizâmnâmesinin mevkî'i tatbîka vaz'ına kadar ecnebi sigorta şirketleri ile akd-i mukâvelât olunmamasının ahâliye aleni ve sigortaya vaz'ı îcâb eden emvâl ve emlâk-ı emiriyenin de ecnebi kumpanyalarına tercihen Osmanlı sigorta şirketine tevdî'i lüzûmuna dâ'ir şeref-vârid olan 13 Teşrîn-i evvel sene 317 tarihli yüz kırk umûm numaralı tahrirât-ı âliyye cenâb-ı nezâretpenâhileri mülhakat vilâyete tebliğ ve keyfiyet-i vilâyet gazetesiyle de ilân olunmuş idi bu kere cevâben Hadîde mutasarrıflığından vârid olan tahrirâtta Hadîde kasabasında resmen ... ecnebi sigorta kumpanyası veya şubesi olmadığı gibi Osmanlı şirketinin dahî şubesi bulunmadığı ve yalnız İtalya konsolosluğunun nezâret-i tahtında bazı İtalyanların sigorta mu'âmelesi icrâ eylemekte oldukları beyân olunmuştur teb'â-i devlet-i âliyyeden olan ahâli ve tüccarın derece-i îtibâr ve emniyetleri ma'lûm olmayan ecnebi şirketlerine mürâca'atla emvâl-i gayr-ı menkûle ve emti'a-i ticâriyeyi sigorta ettirilmeleri mahzur ve ... gayr-ı hâli ve Osmanlı sigorta şirketine mürâca'atları celb-i kavâ'id olacağı ... ise de dâhil vilâyette Osmanlı sigorta şirketi nâmına îfâ-yı vazife eden vekiller bulunmadığından şimdilik Hadîde'de bir şube küşâdıyla vekil bulundurulması esbâbının istikmâli ... sâmî-i cenâb-ı nezâretpenâhileridir ol bâbda emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir."[35]

Bu talep üzerine bir şube tesisi sağlanmıştır. Talebi yapanın Yemen Valisi olması ve devletin bunu dikkate alarak acente açılmasını uygun bulması devlet eliyle Osmanlı Sigorta Şirketi'nin rakipleri olan Yabancı Sigorta Şirketleri'ne karşı ciddi bir üstünlük sağlamasına neden olmuştur.

1899'a gelindiğinde Osmanlı Sigorta Şirketi'nin 77 noktada acentesi mevcuttu;

[35] BOA DH.MKT. 535/76

Tablo 4.1 Osmanlı Sigorta Şirketi Şubeleri

Edirne	Mağnisa	Karakarye
İzmir	Marmara	Görice
Adana	Mersin	Köprülü
Aydın	Midilli	E'l-kahire
Ankara	Mihaliç	Agustos
Bağdad	Uşak	Filibe
Bursa	Bandırma	Port said
Beyrut	Bergama	Tekfur dağı
Haleb	Rodos	Siroz
Selanik	Siyam	Üsküp
Sivas	Kuşadası	Avlonya
Şam-ı şerif	Soma	Vudin
Trablusgarp	Sebni	İskeçe
Trabzon	Tarsus	Kanorana
Kastamonu	Zonguldak	Dedeağaç
Konya	Tokad	Drama
Manastır	Gördes	Ganos
Yanya	Isparta	Gelibolu
Adapazarı	Menemen	Gümülcüne
Afyon Karahisar	Ödemiş	Gögeli
Antalya	Yafa/yaka	Kırkkilise
Akhisar	Eskişehir	Bilecik
İskenderun	İskenderiye	Sakız
Amasya	Kavala	Denizli
Kasaba	İzmit	Laranka
Kal'a-i Sultanîye	Giresun	

Kaynak: BOA DH.MKT. 535/76

Yabancı ülke elçiliklerin yoğun olduğu ticari merkez şehirlerde Osmanlı İmparatorluğu Devleti'nin hem kanunları uygulaması hem de istediği tarzda bir sigorta gelişmesinin sağlanması pek mümkün değildi. Çünkü en küçük bir düzenlemeye elçilikler karşı çıkıyor politik güçleri, serbest ticaret antlaşmaları ve kapitülasyonları öne sürüyorlardı. Bu nedenle genişleme merkezden uzakta sağlanmaya başladı. Bu politika 1906 Nizamnamesi ile ilgili raporlarda şöyle yansıyordu; "*1887 Kanunu Yabancı temsilcilerin itirazlarının gölgesinde Ticari merkezlerde uygulanamadı, fakat bu tip girişimlerin temsilcileri faaliyetlerini iç bölgelerde ve yoğunluğu az olan ve bu nedenle hükümlerin can sıkıcı etkileriyle çok karşılaşmadıkları yerlerde yoğunlaştırmaya çabaladı."*[36]

[36] FO 368/59/4

Osmanlı Devleti çalışmalarını daha da yoğunlaştırarak acentelerin bilgilerinden atandıkları yerlere kadar bilgiler kendisinde mevcuttu sanki bir devlet kademesi ile ilgili tasarruf da bulunuyormuş gibi hareket etti. Acentelerin güvenilir ve itibarlı kişiler olmasına da özellikle dikkat edilmişti;

Tablo 4.2 Osmanlı Sigorta Şirketi Acente Atamaları

Esâmi-i Vilâyat	Esâmi-i Sancak	Esâmi-i Kaza	Acente Te'sis Olunan Mahal	Ta'yin Olunan Me'murların Esâmisi
Trabzon	-	-	Trabzon	A. Mahukiyan Efendi
İşkodra	-	-	İşkodra	Reji Nâzırı İzzetlü Rıza Bey
Yanya	Preveze	-	Preveze	Mösyö Jorjelapas
-	Biga	-	Biga ve Karabiga	Estefan Çomadoryan Efendi
Edirne	Tekfur Dağı	Çorlu	Çorlu	Mösyö Antonyo Andrea
Trabzon	Canik	Ünye	Ünye	Rafael Vaçikyan Efendi
Edirne	Tekfur Dağı	Malkara	Malkara	Begos Artin Efendi
Trabzon	Canik	Fatsa	Fatsa	Mösyö Nikola Kayaros

Kaynak: BOA DH.MKT 601/8

"Memâlik-i mahrûsa-ı şâhânenin icâb eden ve şirket-i acizânemiz tarafından henüz şube te'sis edilmeyen mahallerinde sür'at-i mümküne ile birer şu'be küşâdı hakkında şerefvârid olan 20 Haziran 318 tarihli ve altmış dört numaralı tezkire-i âsâfaneleri üzerine Trabzon İşkodra Preveze Biga ve Karabiga Çorlu Ünye Malkara Fatsa mevâki'nde birer şu'be te'sisi ve esâmisi leffen huzûr-ı sâmilerine takdim kılınan pusulada muharrer acenteler ta'yin edildiğinden ve hüviyetleri hakkında gerek Osmanlı bankası ve gerek reji idaresi vesâtatıyla icrâ ettirilen tahkikattan mezkûr acentelerin erbab-ı namus ve haysiyetten bulundukları anlaşıldığından mûmaileyhim haklarında icâb eden teshîlât ve muâvenat ibraz edilmek üzere Dahiliye Nezâret-i Celîlesinden lâzım gelen mahallere bir kıt'a tahrirât tastîr olunması husûsunun nezâret-i müşârünileyhâya emr ü tebliğ buyrulması babında"[37]

[37] BOA DH.MKT 601/8

Bu çalışmalarını devam ettirirken bir yandan da yabancı sigorta şirketlerinin ruhsatsız olarak çalışması konusunda tedbirler almaya çalışıyordu. Sonuca baktığımızda çoğu kez elçiliklerin araya girmesi nedeniyle istediği sonucu alamayan Osmanlı İmparatorluğu o süre boyunca Osmanlı Sigorta Şirekti'nin etki alanını genişletme şansı buluyordu;

"Balkan" nâm sigorta şirketinin Bandırma'da bulunan acentesi nâmına olarak bir komisyoncu vâsıtasıyla gönderilmiş olan levhaların Bandırma gümrük müdüriyeti tarafından zabt ve müsâdere olunmağla beraber ta'lik edilmiş bulunan levhaların dahî indirileceğinin beyân olunduğu şirketin merkez-i müdüriyeti tarafından bildirilmiştir. Bu hâl ise şirket-i mezkûrenin zarar ve ziyânını bâdî olacağı derkâr bulunduğundan mezkûr levhaların oradaki acenteye iâde ve teslimiyle ba'demâ bu gibi müdâhalâta meydan verdirilmemesi husûsunun lütfen hükümet-i mahalliyeye emr ü iş'âr buyrulmasını Bulgaristan dersa'âdet siyasi kapu kethüdâlığı dâhiliye nezâret-i celîlesinden ricâ eder"[38]

Diğer yandan Osmanlı Devletş sigorta anlaşmazlıklarında kendi hukukunun geçerli kılabilmek için çaba sarf ediyordu. Osmanlı Devleti; çeşitli kereler teşebbüste bulunmuş sigortalının Osmanlı Vatandaşı olması halinde Osmanlı Kanunlarının geçerli olacağını diğer türlü sigortalıların mağdur olacağı düşüncesi hakimdir. 1912 yıla ait bir örnekte Avusturyalı Fenikes Sigorta Şirketi ile Osmanlı tebası arasındaki mukavelename ve uyuşmazlıkların hallinde ahâlinin menfaatlerinin korunması ve zarara uğramalarının engellenmesi için bu davalarda Osmanlı Mahkemeleri'nin yetkili olduğu belirtilmiştir.;

"Fenikes" nâmındaki Avusturyalı sigorta kumpanyası teb'a-i Osmaniye'nin kendi aleyhine ikâme edeceği de'âvîde mehâkim-i Osmaniye'nin hak-ı kazasını kabul etmemekte bulunduğundan bu yüzden dûçar-ı zarar olmaları melhuz bulunan ahalinin muhâfaza-i menâfi' zımnında keyfiyet münâsib sûrette tefhim ve ilânı lüzûmuna dair yazılan 30 Nisan sene 335 tarihli ve 90521/144 numaralı tahrirât-ı umûmiyeye Avusturya sefâreti ittilâ' peydâ ederek hariciye nezâret-i celîlesine gönderdiği takrîr-i şifâhide maru'z-zikr Feniks kumpanyasının memâlik-i

[38] BOA DH.MKT. 527/1

osmaniye'de teâtî ettiği sigorta mukavelenâmelerinde onlarda tahdis edecek her gûna ihtilâfat için mehâkim-i muhtelite-i osmaniyenin hak-ı kazası kabul olunacağını mütezammın bir kayd münderic olduğunu ve İzmir mahkeme-i ticaret-i muhtelitesinde ikame olundu"[39]

[39] BOA DH.İ.UM.EK. 88/62

SONUÇ

Sigortacılığın Modern Avrupa'nın gelişmesinde önemli fonksiyonları vardı. Zira bir hasarla karşı karşıya kalınması durumunda hasar tutarının tazmin edilmesi ticaret yapan birey için bir süreklilik sağlıyordu. Kendini güvende hisseden birey doğal olarak "yeni"ye karşı daha açık ve kapitalist üretim sürecinde karşılaştığı "süreklilik" sorununa karşı çözüm eliştirmiş oluyordu.

Kapitalist üretim ve tüketim ilişkileri birbirine bağımlı yatay ve dikey şekilde oluşup değişime uğramaktadır. Bu değişimin emniyet sübabı ise sigortadır demek yanlış olmaz. Zira sigortanın olmadığı bir kapitalist üretim ve tüketim ilişkilerinin sürekli olması da mümkün olmayacaktır. Bu nedenle modern kapitalizmin doğuşundan itibaren sigorta da gelişmeye başladı.

Sigorta; tüccarlara tarafından deniz nakliyat sırasında gerçekleşebilecek risklere karşı bir güvence şeklinde kendine yer buldu. Kara yolunun güvensiz oluşu, nakliyatın uzun, zahmetli ve maliyetli oluşu tüccarları doğal olarak deniz yolunu seçmelerini sağladı. Deniz yolunda yapılan ticaretin ise güvenceli bir şekilde olması bölgedeki ticari aktiviteyi arttırırken bir yandan da finans piyasaların gelişmesine neden oldu. 16. Yüzyılda Avrupa'nın tüm ticari limanlarında bireysel sigortacılar işlemler yapıyordu. Bu bireysel işlemler zamanla riskleri fiyatlandırmak ve bir hasar tazminatı ödememek için profesyonelce tanımlanmaya başlandı. Bu tanımlama süreci sigortacıları uzmanlaştırdı. Uzmanlaşan bu sigortacılar bir araya gelerek birlikler Lloyd's benzeri platformlar meydana getirdi. Bu ilk yapılarda sigortacı hem bir aktüer gibi riski fiyatlıyor bir yandan da finansal olarak bir hasar olması halinde bu hasarı tazmin ediyordu.

Zamanla bu sigortacılar belirli gruplar halinde bir araya gelerek sigorta şirketleri kurmaya başladılar. Avrupa'da bir yandan kapitalizmin ticari hali gelişmeye başlarken bir yandan da fiziki alt yapı da "yeni" ye ayak uydurmaya çalışıyordu. Bu dönüşümü tamamlayan ise büyük yangınlardı. Özellikle 1666 yılında Büyük Londra Yangını'ndan sonra artık değişim görünüşte başlamıştı. Modernizm, kapitalizmin verdiği güçle kendi kurallarını dayatmaya ve güvenli alanlar yaratmaya koyuldu. Bu güvenli alanlar mekânsal dönüşümün ilk adımları olmasının yanında

bireyleri de bu katara kattı. Aşağıdan başlayan bu değişim sürecinin görünür olan tüm yönleri doğal olarak bir dönüşüm objesi haline geldi.

Devletin hukuksal olarak da kendi üst yapısını modernizme ayak uyduran şekilde değiştirmeye başlaması sigorta açısından da bir temel oluşturdu. Zira sonuç itibarıya sigorta bir sözleşme ve hukukun bir konusuydu.

Yangın sigortası ile sigorta artık denizden karaya inmişti. Deniz nakliyat alanında kalan bir sigortacılık doğal olarak bireylerin hayatında bir rol oynayamazdı. Fakat evlerin yangına karşı sigortalanması ve bir hasar anında zararın karşılanması normal birey açısından hayatın bir çok bilinmezine karşı bir yaklaşım farklılığı yarattı. Zira bu tarz bir yaklaşım tarzının olabilmesi çeşitli çözülmeleri ya başlattı ya da hızlandırdı. Artık kader olmaktan çıkan yangın, kendisine karşı sigorta yapılıp yapılmayan bir rasyoniletiye büründü.

Bu rasyonelizm, bireylerin tercihleri şeklinde onları sorumlu tutan ve sigortanın satın alınmadığı durumda da suçlamayla birleşti. Böyle bir toplumsal yapı doğal olarak üretim ve tüketimin değişmesi ile mümkündü. Kapitalizm bir yandan kaba sayılabilecek şekilde kitlesel üretimle insanları fabrikaları kapatıp bir sınıfsal çelişki yaratırken sigorta ise toplumsal ilişkilerde görünmez bir şekilde buna katkı sağladı.

19. yüzyılın ilk yarısının sonlarına gelindiğinde ise artık emperyal devletler diğer devletleri serbest ticaret antlaşmaları ile kendi pazarlarına hammadde sağlayan bir şekilde konumlandırmaya başlamıştı. Bunu yaparken görünür bir şekilde askeri ve politik gücünü kullanırken daha ince ve flulaşan bir şekilde ise bankacılık, sigortacılık vb yapılarından yararlandı.

Emperyal güçlerin hammadde deposu olarak gördüğü bu devletlerde kalıcı olabilmesi ve sürekliliği sağlayabilmek için var olan ekonomik ve toplumsal ilişkileri dönüştürmesi ve pazarın hizmetine açması gerekiyordu.

İngiltere, Amerikan İç Savaşı nedeniyle hammadde anlamında ciddi sıkıntı yaşıyordu ve Amerika'nın yerine geçebilecek en iyi ülke de Osmanlı İmparatorluğu'ydu. 1838 yılında İngiltere ile imzalanan serbest ticaret antlaşması ile

birlikte Osmanlı Toprakları tamamen kapitalist ilişkilerin etkilerine açık hale geldi. Artan ticaret hacmi ile birlikte özellikle üretimin nakil edildiği ve dış pazarlara sunulduğu limanlar hızlı bir şekilde dönüştü.

Osmanlı İmparatorluğu ile ticaretin gelişmesi doğal olarak emperyal ülke vatandaşlarının bu limanlara olan ilgisini arttırdı. Birçok yabancı bu limanlara gelerek yerleşti. Bu yerleşim yerel ile bir kaynaşma ve ortak bir zemin yaratmak yerine daha çok kapalı bir cemaat şeklinde kendi yaşam alanlarını üretmek şeklinde oldu. Zamanla bu topluluklar kendi ülkelerinde faydalandıkları yangın sigortasını talep etmeye başladılar.

Bu talebi o bölgede emperyal devletlerin hammaddeleri daha hızlı ve güvenli bir şekilde nakl edecekleri demiryolu inşaatları ve yapılarının yangına karşı teminat istekleri de katıldı. Bu konuda bir istek ve ihtiyaç olduğunu gören yabancı ülke vatandaşları kendi ülkelerindeki sigorta şirketlerine acente olmak istediklerini belirten mektuplar gönderdiler.

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete başlayan ilk yangın sigorta şirketleri ezici bir şekilde İngiliz'di. Sigorta şirketleri bu talepleri aldıktan sonra acente adaylarından şehir ile ilgili raporlar talep ettiler. Bu raporlar şehirdeki yapıların genel durumu, toplumsal kökenler ve sigortaya karşı yaklaşımlar, demiryolu projeleri, ticaret evleri vb ile ilgiliydi. Bu raporlar ve referanslar doğrultusunda sigorta şirketleri acente açtılar.

Bu acenteler özellikle İstanbul ve İzmir'de önemli görevler üstlendiler. İlk başa sigortaladıkları riskler kendi ülke vatandaşlarının olup daha sonra bunu genişletmeye başladılar.

Osmanlı İmpartorluğu'nda faaliyet gösteren sigorta şirketleri birinci dünya savaşına kadar herhangi bir engel ile karşılaşmadılar. Osmanlı Devleti çeşitli zamanlarda sigortacılık piyasasını düzenlemeye çalışmış fakat sigorta şirketleri ülke konsolosluk ve dış işleri bakanlıklarını harekete geçirerek bu çabalara engel oldular. Esas itibarıyla Osmanlı Devleti'nin çabası sigorta şirketlerinin piyasaya giriş ve çıkışlarını kontrol ederek vatandaşlarının bir mağduriyet yaşamasına engel olmaktı.

Sigorta Şirketleri bu kaygıları anlamakla birlikte ileride daha fazla yükümlülük ile karşılaşacaklarını düşünerek en ufak düzenlemeye bile karşı çıkmışlardır. Bu yaklaşım tarzı doğal olarak piyasanın sağlıklı bir şekilde gelişmesine engel olmuştur.

Diğer yandan bu sigorta şirketleri riskleri doğru fiyatlamak ve hasarlarını ön görülebilir kılmak için şehirlerin yangın haritalarını çıkarmıştır. Diğer yandan da alt acentelikler açmış ve sigorta penetrasyonunu arttırmak için yerli vatandaşları çalıştırmışlardır. Diğer yandan Osmanlı Sigorta Şirketi'nin açılması için de ön ayak olmuşlar böylece yerelde sigortacılık alanında bir bilgi birikimi sağlamışlardır. Cumhuriyet döneminde sigortacılık alanında kadroların hazır olması büyük ölçüde bu sigorta şirketlerinin faaliyetleri sonucudur.

Sigorta şirketleri bir yandan kendi başlarına maksimüm kar yapmaya çalışırken bir yandan da düzenli olarak bir araya gelip ortak tarife ve politikalar oluşturuyordu. Bu politikalar sonucunda piyasadaki sigorta şirketlerinin yıkıcı rekabetten kornması sağlanıyordu. Bu düzenli toplantılar zamanla ortak bir birliğin oluşmasına doğru evrildi. Böylece tarife içi ve dışı şeklindeki sigorta şirketleri ayrımı da ortadan kaldırıldı.

Sigorta; Osmanlı İmparatorluğu Devleti için en baştan beri gerekli ve önemli olarak görüldü. Devlet diğer alanlarda olduğu gibi sigortacılık alanında da topluma öncülük yaptı. İlk deniz nakliyat sigortalarını devlet yaptırdı. Yangın sigortacılık piyasasının doğru olarak oluşturulması ve işlemesi için elindeki tüm imkanbları kullandı fakat hem kapitülasyonlar hem serbest ticaret antlaşmaları elini kolunu bağladı. Bu engellere rağmen en azından Cumhuriyet dönemi için hem insan gücü hem de deneyim anlamında bir miras bırakmayı başardı. En azından nasıl hareket edilmesi gerektiği konusunda net bilgiler devretti.

Sigortayı satın alan müşteri kitlesi doğal olarak çoğunlukla İmparatorluk içindeki yabancı ve gayrı müslimlerdi. Pazarla bütünleşmiş, belirli bir gelir düzeyinde, bireysellik ve kapitalist ilişkileri içselleştirmiş olmaları sigorta müşterisi olmalarını da kolaylaştırdı.

Bu çalışma yararlandığı birincil yabancı kaynaklar vesilesiyle Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın bilinenden daha eski olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca sigorta şirketlerinin faaliyetlerinin uzmanlık ve organizasyon açısında profesyonelce yapıldığı bilinenin aksine canlı bir sigortacılık piyasasının var olduğunu ortaya koymaya çalışmıştır. Bundan sonra yapılacak çalışmalar için bir çıkış noktası olması sağlanmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

Aviva Archive	Commercial Union Foreign Agents Results-Smyrna-1893.
Aviva Archive	Commercial Union Foreign Agents Results-Constantinople-1893.
BL GOAD	MSS F137.
BL GOAD	MSS F126 Vol.1.
BOA	C.HR. 8945/179.
BOA	C.HR. 7798/156.
BOA	HAT 145/06085/00001.
BOA	C.ML. 21086/516.
BOA	C.ML. 27446/669.
BOA	HAT/00360/20068/00001.
BOA	HAT/00360/20068/A/00001.
BOA	C.AS.36205/847.
BOA	A.DVN.DVE.
BOA	DH.MKT 2726/83.
BOA	DH.MKT. 1005/88.
BOA	DH.MKT.128- 2428.
BOA	DH.MKT. 535/76.

BOA DH.MKT 601/8.

BOA DH.MKT. 527/1.

BOA DH.İ.UM.EK. 88/62.

FO 368/59/4.

FO 78 4987.

LMA CLC B/192/019/31522/259.

LMA CLC B/192/019/31522/257.

LMA CLC B/192/019/31522/258.

LMA CLC B/192/019/31522/253.

LMA CLC B/192/019/31522/256.

LMA CLC B/192/019/31522/270.

LMA CLC B/192/019/31522/283.

LMA CLC B/192/019/31522/268.

LMA CLC B/192/019/31522/262.

LMA CLC B/192/019/31522/267.

LMA CLC B/192/019/31522/261.

LMA CLC B/192/019/31522/266.

LMA CLC B/192/019/31522/260.

Akpınar, Turgut "Tarihte Sigorta ve Yurdumuzda Sigortaya Dair İlk Fetvalar", **Tarih ve Toplum**, , cilt: 13, sayı: 75, Mart 1990 s. 34-39.

Alfred, E Lieber — "Eastern Business Practices and Medieval Commerce", **The Economic History Review,** No:21,1968, s.230-243.

Alvin, Bulau — **Footprints of Assurance**, New York, Macmilan , 1993.

Aly, Khourshid — **Islamic Insurance; A modern Aproach to Islamic Banking**, London , Routledge Curzon ,2004.

Amy, Minto — "Early Insurance Mechanisms and Their Mathematical Foundations", **The Montana Mathematics Enthusiast,** Vol. 5, No..2-3, 2008, s. 347-355.

Ashburner, Walter — **The Rhodian Sea Law**, New Jersey, The Law Book Exchange, 2001.

Avner, Greif — "Reputation and Coalitions in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders", **The Journal of Economic History,**Vol.49, No.4, 1989, s.857-882.

Avner, Greif — "The Fundamental Problem of Exchange: A Research Agenda in Historical Institutional Analysis" **European Review of Economic History**, No.4, 2000, s.251-284.

Baskıcı, Murat — "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", **A.Ü.S.B.F. Dergisi**, Cilt 57 Sayı 4, Ekim-Aralık 2002, s.1-33.

Berkes, Niyazi — **Türkiye İktisat Tarihi**, İstanbul, Yapı Kredi Yay., 2013.

Bernard, Semme — **The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850**, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.

British Community — **Memorandum-The Capitulations**,İstanbul 1914.

Boldıjar, Vlad — "ANADOLU Sigorta: Mergers and acquisitions will continue on the Turkish market", (Çevrimiçi) http://www.xprimm.com/ANADOLU-Sigorta-Mergers-and-acquisitions-will-continue-on-the-Turkish-market-articol-117,124-4235.htm 23 Ekim 2013.

Borcheid, Peter — "Far East and Pacific: Overview", **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 415-444.

Borscheid, Peter — "Introduction", **World Insurance-The Evolution of a Global Risk Network**, Ed. Peter Borscheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s.2-5.

Borcheid, Peter — "Latin America and Caribbean: Overview", **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 565-566.

Bozeman, Adda B. — **Politics and Culture in International History**, New Jersey, Transaction Publishers, 2010.

Braudel Fernard	**Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism**, Baltimore, John Hopkins University, 1977.
Braudel, Fernard	**A History of Civilization,** London, Penguin Books, 1993.
Braudel, Fernard	**Maddi Medeniyet ve Kapitalizm**, İstanbul, Ağaç Yay.,1991.
Buchanan, Elizabeth - Gad, Gunter	"Goad, Charles Edward", (Çevrimiçi) http://www.biographi.ca/en/bio/goad_charles_edward_13E.html, 12 Kasım 2013.
Carlo, Cipolla	**Before The İndustrial Revolution**, London, Routledge Publishing, 1993.
Casson, Mark - Lee, John S.	"The Origin and Development of Markets: A Business History Perspective", **Business History Review**, No.85, (2011), s.9-37.
Çelik, Zeynep	**The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century**, California, University of California Press, 1993.
Darroch, James -Kipping, Matthias	"Canada: Taking Life Insurance Abroad",, **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 252-273.
Dickson, Peter George Muir	**The Sun Insurance Office- 1710-1960, The history of Two and a half Centries of British Insurance**, London, Oxford University Press, 1960.

Doosselaere, Quentin Van — **Commercial Agreements and Social Dynamics in Medieval Genoa**, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Dumont, Paul — "Tanzimat Dönemi (1839-1878)", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II- Duraklamadan Yıkılışa**", Ed. Robert Mantran, 2.bs., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2012, s.49-62.

Dursteler, Eric R — **Venetians in Constantinople: Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranea**, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2006.

Dutt, Romesh Chunder — **A History of Civilization in Ancient India, Based on Sanscrit Literature Volume III**, London, Elibron Classics, 2006.

Encyclopaedia Judaica — "Insurance-Halakahic Aspect", (Çevrimiçi), http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud_0002_0009_0_09549.html, 25 Ağustos 2012.

English, Arthur — **A Dictionary Words and Phrases Used in Ancient and Modern Law**, C.1, Washington, Beard Books, 2000.

Ererdi, Cemal — **Sigortacılığımızın Tarihi**, İstanbul, Commercial Union Yay., 1998.

Ergin, Osman Nuri — **Mecelle-i Umur-ı Belediyye C.1-5**, İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yay., No. 21, 1995.

Esen, Bülent Nuri — **Sigorta Bilgisi**, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945

Faure, David -Köll, Elisabeth — "China: The Indigenization of Insurance", **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 472-494.

Fields, Gary — " City Systems, Urban History and Economic Modernity", **Berkeley Planing Journal**, No.13, 1999,s.102-128.

Fire Insurance and Shopping Centre plans — (Çevrimiçi)http://www.bl.uk/reshelp/findhelprestype/maps/fireinsur/insurancemaps.html 12 Kasım 2013

Foucault, Michel — **Discipline and Punish, The Birth of The Prison**, Çev. A. Sheridan, New York, Pantheon, 1977.

Franceschi, Franco - Richard A-Goldthwaite-Reinhold, C. Muelle — **Il rınascımento ıtalıano e l'europavolume quarto Commercio e cultura mercantile,** Verona, Fondazione Cassamarca - Angelo Colla Editore, 2007.

Gallagher, John, - Robinson, Ronald — "The Imperialism of Free Trade", **The Economic History Review**, New Series, Vol.6, no.1, 1953, s.1-15.

Geoffrey, Wilson Clark — **Betting on lives: the culture of life insurance in England, 1695-1775,** Manchester, Manchester University Press, 1999.

Goad, Charles — "Introductory Comments" **Insurance and Real Estate Society** , 6(1883), s. 172-194.

Goitein, Shelomo — **A Mediterranean society: The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza,** Berkeley, University of California Press, 1967.

Graunt, John — **Natural and Political Observations Made upon Bills of Mortality**, London, Newman, 1988.

Güran, Tevfik — **19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı,** İstanbul, Eren Yayıncılık, 1998.

Hacak, Hasan — "İslâm Hukukunda Sigorta ve Fıkıh Bilginlerinin Sigortaya Yaklaşımının Genel Bir Değerlendirmesi", **M.Ü. İlâhiyat Fakültesi Dergisi** , C.30 (2006/1), s.21-50.

Hall, John E. — **An Essays on Maritime Loans**, Baltımore , Phılıp H. Nıcklın & Co., 1811.

Hanioğlu, M.Şükrü — **A Brief History of The Late Ottoman Empire**, New Jersey, Princeton University Press, 2008.

Hatcherian, N — **Le Fonctionnemenl de L'Assurance en Turquie-Extrait de la Revue Intemationale des Assurances**, Paris, A. Fontemoing, 1898.

Haueter, Niels Viggo — **A History of Insurance**, Zurich, Swiss Re Pub. 2013.

Heilman, Wolf — **Fundamentals of Risk Theory**, Karlsruhe, Verlag Pub., 1988.

Henri, Pirenne — **Medieval Cities : Their Origins and the Revival of Trade**, Princeton, Princeton University Press, 1969.

Hinkelman, Edward G. — **Dictionary Of International Trade**,8.bs, Tribune, World Trade Press, 2008.

Humbert, O. Nelli — "The Earliest Insurance Contract. A New Discovery", **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.39, No.2, Haziran1972.

Incisive Media — "Post Magazine - from birth to brand" (Çevrimiçi) http://www.incisivemedia.com/static/post-magazine-history 23 Eylül 2013.

Insurance plan of Cairo — (Çevrimiçi) http://pds.lib.harvard.edu/pds/view/15525297?printThumbnails=no&action=jp2resize&op=j&imagesize=1200&pvHeight=2400&pvWidth=2400&n=1&rotation=0&bbx1=0&bby1=0&bbx2=109&bby2=130&jp2Res=0.125&pres=0.25&jp2x=0&jp2y=0&large.x=5&large.y=7 14 Kasım 2013.

Iraqs history — "History of Iraq", (Çevrimiçi), http://iraqshistory.blogspot.com/2011/04/ottoman-insurance-companies-act-1905.html, 25 Ağustos 2012.

James, Ellsworth De Kay — **Sketches of Turkey in 1831 and 1832**, New York, J&J Harper, 1833.

Jecques, Verger — "Teacher", **A History of University in Europe: Universities in the Middle Ages**, Ed. De Ridder-Symoens, Vol.3, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, s.144-178.

Johnson, Harry M. — "The History of British and American Fire Marks", **The Journal of Risk and Insurance** , Vol. 39, No. 3, Sep., 1972, s.405-418.

Kadı, İsmail Hakkı — **Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century: Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam**, Leiden,Brill Pub., 2012.

Kafadar, Cemal — "A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima" **Journal of Turkish Studies** 10 (1986), s.191-217.

Kal'a, Ahmet — "Fütüvvet ve Ahiliğin Doğuşu" **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,** Sayı 65, Nisan 1990, s.273-282.

Kal'a, Ahmet — **İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri-İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları 1**, İstanbul, İBB Kültür İşleri Yay., 1998.

Karpat, Kemal H. — **Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma**, Çev. Dilek Özdemir, Ankara, İmge Yay., 2006.

Karpat, Kemal H. — **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, Çev. Bahar Tırnakcı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay. 2003.

Kasaba, Reşat — **The Ottoman Empire and the World Economy**: **The Nineteenth Century**, New York, New York University Press, 1988.

Kazgan, Haydar — **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, Ed. Haydar Kazgan, İstanbul, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yay., 1999.

Kazgan, Haydar - Soyak, Alkan - Koraltürk, Murat — **Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz**, İstanbul, Koç Allianz Yay., 1998.

Khorshid, Aly — **Islamic Insurance: A Modern Approach to Islamic Banking,** London, Routledge Curzon Pub., 2004.

Ko, Jihoon — "Economic Impact The Islamic World Had on Christian Europe (11th-14th century)" (Çevrimiçi) http//www.zum.de/whkmla/sp/0607/jihoon/jihoon.htm , 14 Şubat 2013.

Koraltürk, Murat -Kahya, Fatih — **Mal Canın Yongasıdır/David M.Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık**, İstanbul, Osmanlı Bankası Araştırma Merkezi Yay.,2009.

Kumar, Dharmendra — "Indian Insurance: Historical Perspective", **India Insurance Report-Series-I**, Ed. H.Chaturvedi, Dharmendra Kumar,Rahul Singh, Greater Noida, Birla Institu of Management Technology, 2005,s. 17-38.

Kurmuş, Orhan — **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Ankara, Savaş Yayınları, 1982.

L.Randall, Collins — **Weberian Sociological Theory**, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

L'Argus — No:1664, 1912, s.27.

L'Argus — No:1768, 1914, s.25.

Lengwiler, Martin — "Switzerland: Insurance and Need to Export", **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s. 143-166.

Lombard, Maurice — **Espaces Et Re´Seaux Du Haut Moyen Age**.,Paris, Mouton, 1972.

Macfarlane, Alan — "On Individualism", **Proceedings of the British Academy**, No.82, 1992,s.177-189.

Manas, Alfred — "Outlines of a General Economic History of Insurance", **The Journal of Business of the University of Chicago**, vol.15, No.1. (Jan., 1942), s.30-48.

Mardin, Şerif — "Tanzimat Fermanı'nın Manası: Yeni Bir İzah Denemesi, Tanzimat – Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu", **Tanzimat**, Ed. Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2011, s.91-106.

Mardin, Şerif — **Türk Modernleşmesi**, 20.bs.,İstanbul, İletişim Yay.,2011.

Niekerk, J. P. Van	**The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands: From 1500-1800 Vol.1**, Cape Town, Juta&Co., 1998.
Norwich Union Life Insurance Society	Tariff, İstanbul, 1906.
Nouveau plan de Pera	Galata et faubourgs de Pancaldi, Feri-Keuy, http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/singleitem/collection/europa/id/2727/rec/4 13 Kasım 2013.
Oikonomou, Marios	"Aspects of Greek commercial shipping in the 17th and 18th century: the office of the commercial consul and the consulate of Greek merchants of Ottoman citizenship in Candia," **Paroussia X** (1994), s. 341-382.
Ortaylı, İlber	**İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, İstanbul, Alkım Yay., 2005.
Pamuk, Şevket	**Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2005.
Panzac, Daniel	"International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", **International Journal of Middle East Studies**, Vol. 24, No. 2 (May, 1992), s.189-206.
Pérouse, Jean-François-Lebouteiller, Pascal - Cantemir, Bekir	**Charles Edouard Goad'un İstanbul Sigorta Haritaları-Plan D'Assurance de Constantinople**, İstanbul, Kütüphne ve Müzeler Müdürlüğü Yay. 2007.

Pinon, Pıerre — "Les Ancıens Plans Cadastraux D'ıstanbul", **Città e Storia-La Cıttà Allo Specchıo**, I, 2006, Università Roma Tre-CROMA, s.544.

Pickles, John — **Uzamların Tarihi-Haritacılık Mantığı, Haritalandırma ve Coğrafi Olarak Kodlanmış Dünya**, Çev. Kerem Işık, İstanbul, YKY Yay., 2011.

Pirenne, Henri — **Mahomet et Charlemagne: Byzance, Islam et Occident dansle haut Moyen Age,** Milan, Jaca Book Publishing, 1987.

Polanyi, Karl — **Büyük Dönüşüm-Çağımızın Siyasal ve Ekonomik Kökenleri**, İstanbul, İletişim Yay.,2000.

Quataert, Donald — **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, 4.bs,İstanbul, İletişim Yay., 2000.

Rapalje, Stewart, Lawrence, Robert L. — **A dictionary of American and English law,** New Jersey, Lawbook Exchange, 1997.

Rashid , Syed Khalid — "Islamization of Insurance A Religio Legal Experiment in Malaysia", **Religion and Law Review**, Vol.2, Issue-1, 1993, s.16-40.

Raymund, César — **Nouvau Plan De Stamboul**, İstanbul, Editeur: Libraire Raymond, 1884.

Reddie, James — **An Historical View of The Law of Maritime Commerce**, London, William Blackwood and Sons, 1841.

Pearson, Robin — **Insuring the Industrial Revolution: Fire Insurance in Great Britain 1700-1850**, Hampshire, Ashgate Pub., 2004.

Roover , Raymond de — "The Commercial Reveluation of Thirteenth Century",**Bulletin of the Business Historical Society**, XVI, No.2, 1942, s.34-39.

Roover, Florence Edler de — "Early Example of Marine Insurance", **The Journal of Economic History,** Vol.5, No.2, Kasım 1945, s.172-200.

Sacramento Daily Record-Union — Wednesday, 17 Şubat 1897, s.7.

Sergici, Erdoğan — **Türklerin Tarihi ve Sigortacılık**, İstanbul, Latin Yay., 2001.

Spooner, Frank C. — **Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780**, Cambridge, Cambridge University Press, 1983.

Stabel, Peter — "Guilds in Late Medieval Flanders: Myths and Realities of Guild Life in An Export-Oriented Environment", **Journal of Medieval History**, No.30, 2004, s.187-212.

Shaw, Stanford J. – Shaw,Ezel Kural — **History of the Ottoman Empire and Modern Turkey: Volume 2, Reform, Revolution, and Republic: The Rise of Modern Turkey 1808-1975**, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.

Shaw, Stanford, J. "The Ottoman Census System and Population, 1831-1914", **International Journal of Middle East Studies,** Vol. 9, No. 3 (Oct., 1978), s.325-338.

Straus, Andre "France: Insurance and the French Financial Networks", **World Insurance: The Evolution of a Global Risk Networ**k, Ed. Peter Borcheid-Niels Viggo Haueter, Oxford, Oxford University Press, 2012, s.118-142.

Suner, Adnan "Turkey", **Insurance Markets of The World**, Ed. Swiss Reinsurance Company, Zurich, Swiss Re Pub., 1964, s.165-172.

Supple, Barry **The Royal Exchange Assurance-A History of British Insurance 1720-1970**, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.

Swiss Re **Marine Insurance**, Zurich, Swiss Reinsurance Company Ltd Puplish, 2003.

Swiss Re **Fire Insurance**, Zurich, Swiss Reinsurance Company Ltd Puplish, 2009.

Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople **Status**, İstanbul, 1900.

Syndicat Des Compagnies d'Assurancescontre I'incendie Operant A Constantinople **Tariffs**, İstanbul, 1900.

Tabakoğlu, Ahmet — **İslam İktisadına Giriş**, İstanbul, Dergah yay., 2005

Tabakoğlu, Ahmet — **Toplu Makaleler I –İktisat Tarihi**, İstanbul, Kitabevi Yay.,2005.

The British Library — "Overview", (Çevrimiçi) http://www.bl.uk/aboutus/foi/overview/index.html 23 Eylül 2013.

The National Archives — "Who We Are?", (Çevrimiçi) http://www.nationalarchives.gov.uk/about/who-we-are.htm 23 Eylül 2013.

The Prudential Insurance Company of America — **The Documentary History Of Insurance 1000 B.C-1875 A.D**, New Jersey, Prudential Insurance Company Press, 1915.

Toprak, Zafer — **Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta**, İstanbul, Anadolu Sigorta Yay, 2010.

Toprak, Zafer — **Ulusaldan Küresele Millî Reasürans T.A.Ş. ve Türkiye'de Reasüransın Evrimi**, İstanbul, Milli Reasürans Yayını, 2009.

Toprak, Zafer — "İktisat Tarihi" **Türkiye Tarihi 3-Osmanlı Devleti 1600-1908**, Ed. Sina Akşin, İstanbul, Cem Yay, 2011, s.189-246.

Trebilcock, Clive — **Phoenix Assurance and the Development of British Insurance, Vol.2**, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

Trenerry, Charles Farley — **The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry,** New Jersey, The Law Books Exchange Ltd.,2009.

Türkiye Sigorta Birliği — Türkiye'de Sigortacılık", (Çevrimiçi) http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439 23 Ekim 2013.

Türkiye Sigorta Birliği, — Türkiye'de Sigortacılık (Çevrimiçi) http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439 22 Eylül 2013.

David, Urquhart — **Turkey and Its Resources: Its Municipal Organization and Free Trade; The State and Prospects of English Commerce in The East; The New Administration of Greece, Its Revenue and National Possessions**, London, Saunders and Otley, 1833.

Vardit, Rispler-Chaim — "Insurance and Semi-Insurance Transactions in Islamic History Until 19th Century" **Journal of Economic and Social History of the Orient**, Vol.34, no.3, 1991, s.142-158.

Violante, Cinzio — **La Societa Milanese Nell'eta Precomunale**. Roma, Bari, 1974.

Voll , John Obert — "Islam as a Special World System", **Journal of World History,** Vol. 5, No..2, 1994, s. 213-226.

Weber, Max — **The City**, New York, The Free Pres, 1958.

Weber, Max — **General Economic History**, New York, Collier Books, 1961.

Wright, C. - Fayle ,C.E. — **A History of Lloyd's**, London, MacMilan Co., 1928.

Woodward, Franges M. — "Fire Insurance Plans and British Columbia Urban History: A Union List", **BC Studies**, no. 42, Summer 1979, s.13-26.

Zweierlein, Cornel — "The Burning of a Modern City? İstanbul as Perceived by the Agents of the Sun Fire Office 1865-1870", **Flammable Cities,** , Ed. Greg Bankoff-Uwe Lübken -Jordan Sand, London, The University of Wisconsin Press, 2012, s.82-102.