

# OSMANLI ANADOLUSUNDA SİGORTA PİYASASI: 1860-1918

**Dr. Murat Baskıcı**  
Ankara Üniversitesi  
Siyasal Bilgiler Fakültesi

• • •

## Özet

Yazıda Osmanlı ekonomisinin ondokuzuncu yüzyılda tanıştığı sigortacılık faaliyetleri ve sigorta piyasasının özellikleri ele alınmıştır. Dünya ekonomisi ile bütünleşme sürecinde ticaret hacmindeki artış ve toplumun belirli kesimleri için hayat tarzındaki Batılılaşma sigortacılık faaliyetini Osmanlı iktisadi hayatına getiren esas unsurlar olarak görülmektedir. Hem potansiyel kazanç imkânı hem de yasal düzenlemeler olmayışı bakımından yabancı şirketler için cazip bir piyasa olsa da, Osmanlı sigorta piyasasının gelişimini sınırlandıran bazı unsurlar belirlenebilmektedir. Bunlar arasında şirketlerin müşteriler aleyhindeki uygulamaları, müşterilerin şirketleri aldatmaya yönelik davranışları, sigorta fikrine karşı dini inanıştan gelen tavır ve kişilerin satın alma güçlerinin düşüklüğü ile geleneksel yardımlaşma bağlarının varlığını sürdürmesi gibi sosyal ve ekonomik özellikler sayılabilir. Yazıda temel kaynak olarak dönemin İngiliz Konsolosluk raporları kullanılmıştır.

*Insurance Market in the Ottoman Anatolia: 1860-1918*

## Abstract

The essay focuses on the insurance activities and the characteristics of insurance market that were incorporated into the Ottoman economy during the nineteenth century. Increase in the volume of trade during the process of integration with the world economy and the westernization of life-style for certain parts of the society are considered as the basic factors that introduced the insurance activities to the Ottoman economy. Despite being an attractive market for foreign companies in terms of the potential profit opportunities it offered and the legal regulations it lacked, a number of characteristics which limited the development of Ottoman insurance market are discernable. Among these are the social and economic peculiarities such as practices of the companies and the customers towards cheating each other; religious beliefs against the idea of insurance; low level of purchasing power and persistence of the traditional charity ties. The primary source used in the essay is the contemporary British Consular Reports.

## Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918

### I. Giriş

Sigorta, riskli bir olayın meydana gelme olasılığı göz önünde bulundurularak, risk ortaya çıktığında zararı belirli bir oranda (ya da tamamen) karşılamak üzere, bu işle uğraşan bir kuruluşa belirli bir zaman dilimi boyunca ödeme yapılarak sağlanan güvencedir. Ücret karşılığında böyle bir zararı tazmin etmeyi üstlenen taraf sigortacı ve prim ödemek suretiyle olası zararlara karşı kendini ya da malını güvenceye alan taraf sigortalı olarak adlandırılmaktadır. Sigortacılık günümüzde bir iktisadi faaliyet olarak sahip olduğu sektörel önemin yanı sıra, üzerine kurulduğu ilişkide karşılıklı güvene ve bir zarara uğrama olasılığı hakkında tarafların eşit bilgiye sahip olması esasına dayandığından, aynı zamanda iktisat teorisi literatüründe de *asimetrik bilgi* ya da *bilgi ekonomisi* başlıkları altında önemli bir inceleme alanıdır.

Sigortacılık faaliyeti Türkiye'ye 19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinin dışa daha açık bir sosyo-ekonomik yapıya kavuşması ile girmiştir.<sup>1</sup> 19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinin geçirdiği en önemli değişiklik kapitalizm öncesi ilişkilerin egemen olduğu geleneksel ve dışa nisbeten kapalı bir yapıdan dünya ekonomisi ile bütünleşmeye başlayan dışa açık bir yapıya geçmesiydi. Bunu sağlayan temel unsurlar ise 1838 Baltalimanı ve onu izleyen diğer serbest ticaret antlaşmaları ile 1839 Tanzimat Fermanı'nın getirdiği yönetim-egitim-hukuk reformları idi. Serbest ticaret antlaşmalarının Osmanlı dış ticaretini artırıcı etkisi oldu<sup>2</sup>; yüzyıl boyunca Avrupa'nın makina malları Osmanlı ithalatını artırırken

1 Dünyada da sigortacılık gelişimini 18 ve 19. yüzyıllarda tamamlamıştı. Orta çağlarda uzun mesafe ticaretinde "uzmanlaşan" İtalya'da ortaya çıkan deniz (nakliyat) sigortası ancak 18. yüzyılın sonlarında uluslararası bir standarda kavuşabilirdi. Yangın sigortacılığının gelişmesinde 1666'daki büyük Londra yangını etkili oldu ve Londra'da 1710'da *Sun Fire Office*, 1720'de *London Assurance* ve *Royal Exchange*, Fransa'da 1786'da *Incendie* kuruldu. A.B.D'nde de 1752'de ilk yangın sigortası şirketleri kuruldu. Hayat sigortası ise İngiltere'de 16. yüzyıldan itibaren uygulanırken, asıl gelişimini sanayileşme ve kentleşme ile birlikte 19. yüzyılda sağladı. (YÜCESAN, 1960: 9; ELVEREN, 1996: 11-12).

2 Esasen Avrupa'nın mamül malları 19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren dünya piyasalarına yayılmaya başlamıştı ve 1838 ve izleyen ticaret antlaşmalarından önce de Osmanlı-Avrupa

tarımsal ürünler de Osmanlı ihracatını artırdı. Antlaşmaların etkisini daha da hissedilir hale getiren ise hemen hemen aynı dönemlerde deniz taşımacılığında hız ve kargo kapasitesi olarak adeta devrim yaratarak yaygınlaşmaya başlayan buharlı gemicilikti.<sup>3</sup> Dış ticaretin artışı, ülkeye giren her türden tüketim malı, devlet yapısındaki reformlar gibi unsurlar "batı" tarzı bir hayat ve tüketim paterninin en azından varlıklı ticaret kesimleri ve saray-üst düzey bürokrasi arasında yaygınlaşmasını getirdi. Bu gelişmelerle 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı ülkesi sigorta fikri ve faaliyetleri ile tanıştı.<sup>4</sup> Dış ticaretle uğraşan kesimler, Avrupalı ticarethanelerin mallarını sigortalatmaları örneğini izleyerek, deniz taşımacılığının risklerini karşılamak üzere nakliye sigortası talebine başladı. Doğal olarak bu talepte liman şehirleri başı çekiyordu. Daha sonraları İstanbul ve İzmir başta olmak üzere önemli miktarda yabancı nüfus ve yerli gayrimüslim kesim içeren merkezlerde, özellikle bu kesimlerin mülkleri ve hayatları için güvence sağlama talepleriyle yangın ve hayat sigortaları da şirketlerin faaliyet dalları arasına girdi.

Osmanlı sigorta piyasasındaki gelişmeleri izlemek için ana kaynak olarak İngiliz Konsolosluk Raporları kullanılmıştır<sup>5</sup> Piyasada İngiliz şirketleri de faaliyette bulunduğu için, konsoloslar hem bu şirketlerin şikayetleri-istekleri hem de ülkelerinin Osmanlı piyasasındaki çıkarlarını geliştirmeye yönelik önerileri ile Osmanlı sigorta piyasası hakkında bilgiler aktarmışlardır. Böylece Osmanlı sigorta piyasasının özelliklerini ve piyasayı ellerinde tutan yabancı şirketlerin faaliyetlerini raporlar aracılığıyla takip etmek mümkün olmaktadır.

ticaret hacmi belirli bir yükseliş gösteriyordu. Böylece sözkonusu ticaret antlaşmaları Osmanlı-Avrupa ticaretindeki genişlemenin başlatıcısı değil katkıda bulunucu unsurlarından biri olarak düşünülmelidir. 1838 öncesi Osmanlı-Avrupa ticaret rakamları için bkz. (Accounts and Papers 1843, Vol 57: 66-7; OWEN, 1981: 85; PAMUK, 1984: 140).

- 3 Buharlı gemiciliğin önemli Anadolu limanlarının ticaret hacimleri üzerindeki etkileri için bkz. (BASKICI, 2000: 59-134).
- 4 "Sigorta muamelâtının Memalik-i Osmaniyye'de hangi tarihten itibaren tatbik olduğuna dair katî bir malumata destres olunamamıştır [erişilememiştir]. Herhalde Tanzimat-ı Hayriyye'den ve bilhassa Avrupa ile iyiden iyiye münasebâtımızın başladığı tarih olan Kırım Muharebesi'nden (1270) sonra memleketimizde câ-yı kabul bulduğuna [kabul gördüğüne] hükmedilmektedir." (Mecelle-i Umûr-ı Belediye [bundan sonra MUB], 1995, Cilt 3: 1150).
- 5 İngiliz hükümetinin ilişkide bulunduğu ülkeler hakkında konsoloslukları ve resmi görevlileri ile yaptığı yazışmalar aracılığıyla elde ettiği bilgiler 1824'ten itibaren hükümete rapor niteliği taşımaya ve 1854'ten itibaren de yıllık olarak basılıp yayımlanmaya başlamıştır. Bu yazışmaların Türkiye ile ilgili olanları "Parliamentary Papers, Accounts and Papers [bundan sonra A&P] (1839-1914), Commercial Reports from Consular Offices in Turkey, annual reports, Great Britain" genel başlığı altında derlenmiş, raporlar 1914'te dünya savaşı nedeniyle kesilmiştir. Yazıda, bugünkü Cumhuriyet sınırları ilgi alanında olduğundan, İstanbul, İzmir ve Trabzon konsolosluk bölgelerine ait 1854-1914 dönemi raporları kullanılmıştır. Adana, Mersin, İskenderun bölgelerini de kapsayan Halep raporları ile Bursa ve Edirne raporlarında ise sigortacılık ile ilgili bilgilere rastlanmamıştır.

## II. Osmanlı Sigorta Piyasası

### 1. Sigortacılığın Osmanlı Ülkesine Girişi

Osmanlı ülkesinde sigortacılık faaliyetlerinin gelişmesi esasen iki başlık altında incelenebilir.

i) Osmanlı dış ticaretindeki artış: Zaman içinde dikkate değer verimlilik ve üretim artışları sağlayamayan, mevcut üretim ve istihdam yapılarını korumaya yönelik ve dış pazardan çok geçimlik üretime dönük özelliklere sahip olan Osmanlı ekonomik yapısı, 19. yüzyılda dış ticarete daha açık hale gelerek değişmeye, nisbeten dinamik ve piyasa sinyallerine duyarlı bir hale gelmeye başladı. Serbest ticaret antlaşmalarının Osmanlı dış ticaretini artırıcı etkisi ve buharlı gemiciliğin yaygınlaşması 19. yüzyıl boyunca Osmanlı limanlarının ticaret hacmini önemli ölçüde artırdı (Tablo 1).

Tablo 1: Önemli Anadolu Limanlarında Ticaret Hacminin Yükselişi

Liman	İhracat (bin sterlin)				İthalat (bin sterlin)				Ticaret Hacmi (bin sterlin)			
	1834	1860	1880	1910	1834	1860	1880	1910	1834	1860	1880	1910
İzmir	1473	1846	3852	4500	602	2387	3980	4061	2075	4233	7832	8561
Trabzon	245	1590	516	606	615	3417	1328	1491	860	5007	1844	2097 (d)
Samsun	121 (a)	510	401	1980	133	452	485	1124	254	962	886	3104
Mersin	90 (b)		562	829	64		426	612	154		988	1441
İskenderun		445 (c)	836	1301		1229 (c)	1278	1399		1674 (c)	2114	2700

Kaynak: (A&P 1843, Vol.57, "Commercial Tariffs and Regulations" Part VIII Ottoman Empire: 100-115; A&P ilgili yıllara ait İzmir, Trabzon, Halep raporları).

a: 1841 b: 1836 c: 1867 d: 1909

Buna göre 1834-1910 arasında ticaret hacmi İzmir'de 4.12 kat, Trabzon'da 2.43 kat, Samsun'da 12.22 kat ve Mersin'de 9.35 kat arttı. Karadeniz'in 19. yüzyılda uluslararası taşımacılığa açılması ile önem kazanan Avrupa-İran ticaretinin Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhını kullanması da Karadeniz'deki ticaret hacmini artırıyordu.<sup>6</sup> Bu gelişmelerin yanısıra deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa'nın sigortayı zorunlu hale getirmesi (KAZGAN vd., 1998: 29) İstanbul, İzmir, Trabzon gibi önemli liman şehirlerinden başlayarak deniz (daha sonra kara) taşımacılığında sigorta talebini artırdı.

6 İran transit ticareti 1870'lere kadar büyük ölçüde Trabzon'dan geçiyordu. 1872'de Batum-Tiflis demiryolunun açılması ile bu ticaretin önemli bir kısmı Rusya'nın eline geçti. İran transit ticareti rakamları için A&P Trabzon raporlarında ayrıntılı bilgiler mevcuttur.

ii) Hayat tarzı ve tüketim alışkanlıklarındaki değişiklik: Dış ticaretteki artışla birlikte saray, üst düzey bürokrasi ve yerli zengin sınıfların tüketim alışkanlıklarındaki batılılaşma yangın, hayat ve eşya sigortalarını gündeme getirdi. Burada kritik önemdeki bir olay 1870'teki Beyoğlu (Pera) yangını oldu. Beyoğlu, Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda ortaya çıkan yaşam biçimi ve tüketim alışkanlıklarındaki değişimin ve sermaye birikiminin simgesi niteliğindedir. Yangından daha çok Avrupalıların ve onlarla ilişkideki yerli gayrimüslimler ve Levantenler gibi görece zengin bir nüfus tabakasının etkilenmesi, ticari çevrelerin malları ve mülkleri için yangın sigortası taleplerine yol açtı ve Osmanlı ülkesinde nakliye dışında bir alanda da yabancı sigorta şirketleri faaliyete geçti. Bunu hayat ve diğer sigorta branşları izledi. Dünyada da gelişimini sürdüren sigortacılık için Osmanlı İmparatorluğu cazip bir piyasa idi. Böylece 1880 sonrası dönemde, özellikle Duyun-u Umumiye İdaresi'nin sağladığı güvence ile birlikte, sigortacılık Avrupalı sermaye gruplarının Osmanlı ülkesindeki önemli faaliyet dallarından biri oldu.

## 2. İstanbul ve Anadolu'da Sigorta Piyasasının Gelişimi

Türkiye'de 1860 öncesi sigorta faaliyetleri hakkında bilgi mevcut değildir. Bu dönemde sigortacılık az bilinen bir faaliyetti ve ülkede henüz sigortacılık mevzuatı da yoktu. Ülkede ilk olarak 1860 tarihli Ticaret Kanunu'nun 29. maddesinde deniz sigortası ile ilgili bir hüküm yer almış, 1864'te Deniz Ticaret Kanunu'nda da deniz sigortası ile ilgili hükümler getirilmişti. Bu dönemde muhtemelen piyasada sadece, limanlarda temsilcileri vasıtasıyla nakliye sigortacılığı yapan yabancı şirketler yer alıyordu. Bunlar isteyen müşterilerine yangın ve kaza sigortası da sağlamış gibidir. Yabancı sigorta şirketleri hakkındaki en eski bilgi 1862'de İstanbul'da Avusturya şirketi *Riunione Adriatica di Sigurta* (RAS)'nın bir acentelik açtığıdır (KAZGAN vd., 1998: 36).<sup>7</sup> 1873'te Trabzon'da *Helvetia*, *Lloyd Suisse* ve *Lyonnaise* deniz sigortası, *Gironde* ise genel sigorta işlemleri yapıyor, çok yaygın olmasa da işlemlerinin şirketlerin temsilciliklerini muhafaza etmeye teşvik edecek düzeyde olduğu belirtiliyordu (A&P Trabzon 1873 raporu: 1632).<sup>8</sup> 1884'te ise Trabzon'da *Reliance*, *Manheimer* ve

7 RAS 1874-1896 arasında Türkiye'deki faaliyetine ara vermiş görünmektedir. (SİGORTA REHBERİ, 1942: 5, 3.kısım).

8 Deniz sigortaları yirmi yıl kadar sonra da rağbet görmüyordu ve bunu açıklamak "pek kolay değildi" (A&P Trabzon 1894 raporu: 5). İşlemlerin yaygın olmamasının sebebi muhtemelen Trabzon ticaretinin 19. yüzyıldaki "altın çağı"nın sona ermesiydi. Trabzon'un ticaret rakamları 1860'ta ulaştığı zirve değerlerini bir daha yakalayamamış görünmektedir. Bu durumu ortaya çıkaran sebepler arasında 1869'da açılan Süveyş Kanalı'nın Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısaltması ve Avrupa-İran ticaretinin yönünün Trabzon'dan güneye kayması; 1872'de açılan Batum-Tiflis demiryolunun İran transit ticaretini büyük ölçüde Trabzon'dan çekmesi; Kırım Savaşı'nda müttefik ordularının tedariki meselesi ile önem kazanmaya başlayan Samsun'un zamanla bir ihracat limanı

*La Fonciere*'in temsilcilikleri vardı (A&P Trabzon 1884 raporu: 1984).<sup>9</sup> Ancak deniz sigortası dışındaki dallar henüz yaygınlaşmamıştı.

İzmir'de 1863'te *London Sun Insurance Company*'nin şube açması ile Türkiye'de ilk defa deniz nakliyat riskleri dışındaki riskleri karşılayacak bir sigorta şirketi faaliyete geçti ve İzmirli tüccarlar pamuk depolarını yangın riskine karşı sigortalattırdı (KURMUŞ, 1974: 90).<sup>10</sup> 1869'da İsviçre şirketi olan *Helvetia* Türkiye'de yangın sigortacılığına başladı (SİGORTA REHBERİ, 1942: 5, 86, 3.kısım).

Deniz nakliyat sigortaları bir yana bırakıldığında, Osmanlı piyasasına sigorta fikrini getiren ve kısa sürede oldukça hızlı bir gelişme gösteren asıl sigortacılık dalı yangın sigortası idi ve Osmanlı ülkesine esas girişi 1870'teki büyük Beyoğlu yangını ile oldu.<sup>11</sup> Yangından özellikle yabancı nüfusun ve onlarla yakın ilişkideki yerli çevrelerin etkilenmesi ve yangının büyüklüğü nedeniyle İstanbul'da sigortanın gereği ve faydaları ile ilgilenilmeye başlandı. Ahşap yapılar dolayısıyla ortaya çıkma ihtimali yüksek olan ve nüfusun tamamını ilgilendiren yangın riskine karşı koruma sağladığından, yabancı şirketler bu alanda faaliyetlerini artırdıkça sigorta ifadesi piyasada özellikle yangın sigortasını çağrıştırır hale geldi. *London Sun Insurance* ve *Helvetia* dışında 1870'te Alman *Mannheim*, 1872'de İngiliz *Northern* ve *North British*, 1878'de Fransız *La Fonciere* ve Alman *Nord Deutsche* şirketleri ülkede yangın sigortacılığına başladı (SİGORTA REHBERİ, 1942: I, 1. kısım; 86-146, 3.kısım; KURMUŞ, 1974: 90).<sup>12</sup> 1880 sonrası dönem ise Duyun-u Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesi ile Avrupa sermaye gruplarına Osmanlı ülkesinde daha rahat hareket etme imkanı verdi ve sigortacılık faaliyeti de bundan etkilendi. 1889'da yukarıda sayılanların dışında *Assicurazioni Generali* (Avusturya), *Balkan, Bulgaria* (Bulgaristan), *Dacia Romania* (Romanya), *Fondiarìa, Italia* (İtalya), *Hamburg-Münich, Hanseatische, Transatlantische, Preussische National* (Almanya), *Urbaine* (Fransa), *Rossia* (Rusya) ve 1891'de Fransız *Union (de Paris)* faaliyettedir (SİGORTA REHBERİ, 1942: II, 1.kısım).

haline gelerek önem kazanması sayılabilir. Trabzon limanının 1832-1909 ticaret değerleri ve açıklamaları için bkz. (BASKICI, 2000: 79-91).

9 Şirket temsilcileri, isimlerinden anlaşıldığı kadarı ile, Ermeni ve Rum Osmanlı vatandaşları idi.

10 Pamuk ticaretiyle uğraşanlar genellikle yerleşik yabancılar ve Levantenlerdi.

11 Yangında 3.000 kadar bina yanmıştı ve bunlar arasında İngiliz ve İtalyan konsoloslukları da vardı. Bu yangından önce de İstanbul'da yangın sigortası sunan şirketler olduğu şu ifadeden anlaşılmaktadır: "1287 [1870-71] tarihinde Beyoğlu'nda cesim bir hârik zuhur ederek ekseri sigortalı olan emlakın muhterik olması yüzünden sigorta kumpanyaları emlak sahiplerine 300 bin lira raddesinde tediyatta bulunduktan sonra makbuzlarını o zaman Dâhiliye nazırı bulunan Şirvânizâde Reşad Paşa'ya ibraz ile İstanbul'da vesâit-i itfâiyenin istikmalini istidâ etmişlerdir." (MUB, 1995, Cilt 3: 1126).

12 1870-1880 arasında ülkede toplam 20 yangın sigortası şirketi faaliyettedir. (HATCHERIAN, 1898: 225). *La Fonciere*'in ülkede faaliyete geçiş tarihi çeşitli kaynaklarda 1878 ve 1880 olarak farklılık göstermektedir.

Sigorta piyasasındaki şirket sayısı 1890'larda da hızlı bir artış göstermeye devam etti. Şubat 1893'te Osmanlı Bankası, Düyun-u Umumiye ve Reji İdaresi başlıca katılımcılar ve her biri 10 liralık 40.000 paya bölünmüş olarak İstanbul'da 440.000 Osmanlı Lirası sermaye ile "Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi" (*Osmanlı Umum Sigorta Şirketi/ La Societe Generale d'Assurances Ottomane*) kuruldu (A&P İstanbul 1892 raporu: 13; TOPRAK, 1982: 357). Osmanlı Devleti'nde kurulan "ilk" sigorta şirketi olup yabancı sermayeli idi.<sup>13</sup> Şirketin acenteliğini Osmanlı Bankası ve Tütün Rejisi'nin imparatorluk dahilindeki şubeleri yürütüyordu. Yeni şirketle birlikte İstanbul'da yangın sigortası şirketi sayısı 38'e yükselmişti (A&P İstanbul 1893 raporu: 10). Yangın, hayat ve nakliyat sigortası dallarında faaliyet gösterme niyetindeki *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi* için dönemin İngiliz konsolosu "risklerin çok büyük olduğu bu şehirdeki bir sigorta işi için oldukça küçük görünen bir sermayeye sahip olduğu" fikrinde olsa da (A&P İstanbul 1892 raporu: 13) piyasadaki diğer şirketler için ciddi bir rakip olduğu kısa zamanda anlaşıldı. Adından ve işlemlerinde Türkçe kullanmasından dolayı yerli müşterileri çeken şirket ayrıca, Osmanlı Bankası ve Düyun-u Umumiye İdaresi'nin desteğiyle, zarar durumlarında çabuk ödeme yapabiliyordu. Yabancı sermayeli oluşuna rağmen piyasadaki diğer şirketlerce "yerli" bir rakip olarak görülüyordu.

Önceleri sadece İstanbul, İzmir, Trabzon gibi büyük liman şehirlerinde görülen sigortacılık faaliyeti 1890'larda hem branş olarak çeşitlenmiş hem de Anadolu'nun iç kesimlerine de yayılmaya başlamıştı. 1894'te İstanbul ve Anadolu'da şube ve temsilcilikleri olan sigorta şirketleri Tablo 2, 3 ve 4'te yer almaktadır. Buna göre 1894'te İstanbul ve Anadolu'da deniz nakliyat sigortasında toplam 40, yangın sigortasında 45, hayat sigortasında ise 35 ayrı şirket faaliyettedir. Şirketlerin büyük kısmının sadece İstanbul'da temsilciliği vardı. Deniz nakliyat dalında 40 şirketten 9'u (% 22,5), yangın dalında 45 şirketten 14'ü (% 31), hayat dalında 35 şirketten 17'si (% 48,5) sadece İstanbul'da faaliyet gösteriyordu. Deniz nakliyat dalında 40 şirketten 31'inin, yangın dalında 45 şirketten 43'ünün ve hayat dalında 35 şirketten 34'ünün İstanbul'da temsilciliği vardı. Aynı yıl İstanbul dışında faaliyet gösteren şirket sayısı ise deniz nakliyat dalında 8, yangın dalında 2 ve hayat dalında 1 idi. 1894'te İstanbul'da üç ayrı dalda toplam 76 şirket faaliyette idi.<sup>14</sup> İstanbul gibi büyük bir limanda hayat sigortası dalındaki şirket sayısının (34) deniz nakliyat dalındaki

13 "Gerçi 1308 [1892-93] senesinde 'kavânîn ve nizâmât-ı Devlet-i Aliyye'ye tabi olmak şartıyla' bir *Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi* tesis ve teşkil olunmuş ise de bunun da Bank-ı Osmanî gibi yalnız nâmı 'Osmanlı'dır.'" (MUB, 1995, Cilt 3: 1151). Osmanlı ülkesinde daha sonra kurulan sigorta şirketleri de önemli ölçüde yabancı sermayeye dayanıyordu. 1916'da kurulan *Türkiye Milli Sigorta Şirketi* Avusturya, 1918'de kurulan *İttihad-ı Milli Şirketi* Fransız sermayesi ağırlıklıydı.

14 1911'e geldiğinde ise İstanbul'da sadece yangın sigortası yapan şirket sayısı 62'ye yükselmişti (A&P İstanbul 1910-11 raporu: 20).

şirket sayısını (31) aşması, 1890'larda hayat sigortacılığının Osmanlı piyasasındaki hızlı gelişimini yansıtıyordu.

Bir başka büyük liman olan İzmir'de 1894'te deniz nakliyat dalında 20, yangın dalında 25 ve hayat dalında 14 şirket faaliyette olup toplamda 41 ayrı şirket mevcuttu. 1900'e gelindiğinde ise İzmir'de, 8'i İngiliz olmak üzere, toplam 36 sigorta şirketinin bürosu vardı (A&P İzmir 1908 raporu:8).<sup>15</sup> Tablolara göre Trabzon'da 1894'te faaliyette 6 sigorta şirketi vardır: *Marine Insurance Company, La Fonciere, Helvetia, Manheimer, Campagne Generale de Dresde* ve *Assicurazioni Generali di Trieste*. Aynı yıla ait Trabzon İngiliz konsolosluk raporunda ise şehirde acentalığı ya da şubesi bulunan 15 şirket sayılmaktadır. Bunlar, *Assicurazioni Generali di Trieste* hariç olmak üzere, yukarıdakilere ilaveten *British Lloyds, North British Mercantile and Northern Company, The Gresham, The Patriotic, The New York, Ottoman Insurance Company, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge* ve *La Compagnie Francfortoise*'dir (A&P Trabzon 1894 raporu: 5).<sup>16</sup>

Tablo 2, 3 ve 4'e göre 1894'te Anadolu'da herhangi bir dalda sigorta şirketlerinin temsilciliği bulunduğu bilinen merkezler İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Adana, İskenderun, Giresun, Ayvalık, Bandırma, Gelibolu, Çanakkale, Tekirdağ, İzmit, Sinop, Edirne, Bursa, Eskişehir, Ankara, Uşak ve Nazilli idi. Bunlara 20. yüzyıl başlarında Konya da eklenmişti. 1907'de Konya'da 2'si İngiliz olmak üzere 8 yangın ve 3'ü İngiliz olmak üzere 10 hayat sigortası şirketi faaliyeteydi (A&P İstanbul 1907 raporu: 22).<sup>17</sup> Şehirde yangın sigortası piyasasının büyük kısmı Osmanlı Bankası tarafından temsil edilen "Osmanlı şirketinin elinde" idi; daha sonra "bir Fransız, iki İngiliz ve bir Bulgar şirketi" geliyordu. 1908'de ise Konya'da hayat sigortası yapan dört şirketten üçü İngiliz ve biri Amerikan şirketi idi (A&P İstanbul 1908 raporu: 29).<sup>18</sup>

15 Zaman içinde bazı şirketlerin, özellikle tarife rekabeti nedeniyle, piyasayı terketmiş olabileceği düşünülebilir.

16 *Assicurazioni Generali di Trieste* (HATCHERIAN, 1898: 227)'ye göre 1894'te Trabzon'da faaliyette, A&P Trabzon 1894 raporuna göre ise faaliyette değildir. Ayrıca *North British and Mercantile* ve *Northern* (HATCHERIAN, 1898)'de iki ayrı şirket olarak gösterilirken, A&P Trabzon 1894 raporunda tek bir şube ya da temsilcilik olarak anılmıştır.

17 Raporda şirketlerin adları belirtilmemiştir.

18 Hayat sigortası şirketlerinin sayısındaki azalış muhtemelen yeterli iş hacmine ulaşamamaları ile ilgiliydi. Bu konuya sonuç bölümünde değinilmektedir.



Tablo 2: 1894'te İstanbul ve Anadolu'da Deniz Nakliyat Sigortası Şirketleri

	Sigorta Şirketi (Deniz Nakliyat)	Ülke	İdare Merkezi	Şube/Temsilcilik Merkezleri
1	Deutsche	Almanya	Berlin	İstanbul, İzmir
2	Deutscher Lloyd	Almanya		İstanbul, İzmir
3	Dresde	Almanya	Dresden	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon
4	Fortuna	Almanya	Berlin	İstanbul, İzmir, İskenderun
5	Francfortoise	Almanya	Frankfurt	İstanbul, Samsun
6	Lloyd Bavaois	Almanya	Münih	İstanbul, İzmir
7	Lloyd German (veritas)	Almanya		İstanbul
8	Lloyd Hanseatique	Almanya	Hamburg	İstanbul
9	NationalePrussienne	Almanya	Stettin	İstanbul, Mersin
10	Norddeutsche	Almanya	Hamburg	İstanbul, İzmir, Ayvalık
11	Mannheim	Almanya	Mannheim	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, İskenderun
12	Rhenania	Almanya	Köln	İstanbul, İzmir
13	Transatlantique	Almanya	Hamburg	İstanbul, Ayvalık, Tekirdağ
14	British & Foreign Marine	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Samsun
15	London Assurance Corp.	İngiltere	Londra	İstanbul
16	London & Provencial	İngiltere	Londra	İstanbul
17	Maritima Insurance Corp.	İngiltere	Londra	İstanbul, Giresun
18	Royal Exchange	İngiltere	Londra	İstanbul, Bandırma, İskenderun
19	Undewriting & Agency Association	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Bandırma, Gelibolu, İskenderun
20	Union Marine Insurance Co.	İngiltere	Liverpool	İstanbul, İzmir
21	Assicurazioni Generali di Trieste	Avusturya	Trieste	İstanbul, İzmir, Samsun, İskenderun
22	Lloyd Autrichien (Veritas)	Avusturya	Trieste	İstanbul
23	Lloyd Oriental Maritime	Avusturya	Trieste	İstanbul
24	La Fonciere	Fransa	Paris	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Tekirdağ
25	Lloyd Français (veritas)	Fransa	Paris	İstanbul
26	La Nationale Hellenique	Yunanistan	Atina	İstanbul, Mersin
27	Italia	İtalya	Cenova	İstanbul, İzmir, İskenderun
28	Rossia	Rusya	St.Petersburg	İstanbul, İzmir, Gelibolu

29	Scandinave Maritime	İsveç/Norveç		İstanbul
30	Helvetia	İsviçre	St. Gallen	İstanbul, İzmir, Trabzon, İskenderun
31	La Bâloise	İsviçre	Bale	İstanbul
32	Badoise	Almanya	Bade	İzmir, Samsun, Çanakkale, İskenderun
33	Rheinshe Westfalische Lloyd	Almanya	Gladbach	Çanakkale
34	Wurtembergeoise	Almanya	Stuttgart	İzmir, Samsun, Çanakkale, İskenderun
35	Marine Insurance de Londres	İngiltere	Londra	Samsun, Trabzon
36	Marine Insurance de Liverpool	İngiltere	Liverpool	Sinop
37	Universal Marine	İngiltere	Londra	İzmir
38	Lloyd de Londres	İngiltere	Londra	İskenderun
39	Lloyd Autrichien	Avusturya	Viyana	Gelibolu
40	C. Generale d'Assurances Maritime	Fransa	Paris	İzmir

Kaynak: (HATCHERIAN, 1898: 213-216).

Tablo 3: 1894'te İstanbul ve Anadolu'da Yangın Sigortası Şirketleri

	Sigorta Şirketi (Yangın)	Ülke	İdare Merkezi	Şube/Temsilcilik Merkezleri
1	Hamburg-Bremen	Almanya	Hamburg	İstanbul, İzmir, Ayvalık
2	Hamburg-Munich	Almanya	Hamburg	İstanbul, Samsun
3	Hanseatishe	Almanya	Hamburg	İstanbul, İzmir
4	La Nationale Prussienne	Almanya	Stettin	İstanbul
5	Norddeutsche	Almanya	Hamburg	İstanbul, Ayvalık
6	Transatlantique	Almanya	Hamburg	İstanbul, İzmir, Ayvalık, Nazilli, Tekirdağ
7	Alliance	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
8	Caledonian	İngiltere		İstanbul
9	Commercial Union	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
10	Economic	İngiltere	Londra	İstanbul
11	Guardian	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
12	Imperial	İngiltere	Londra	İstanbul
13	Lancashire	İngiltere	Manchester	İstanbul, İzmir
14	London Assurance	İngiltere	Londra	İstanbul

15	London & Lancashire	İngiltere	Liverpool	İstanbul, İzmir
16	North British & Mercantile	İngiltere	Edinburgh	İstanbul, İzmir, Çanakkale, Gelibolu, Giresun, Eskişehir
17	Northern	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Gelibolu, Giresun
18	Norwich Union	İngiltere	Norwich	İstanbul, İzmir
19	Union de Londres	İngiltere	Londra	İstanbul
20	Palatine	İngiltere	Manchester	İstanbul, İzmir
21	Patriotic	İngiltere	Dublin	İstanbul
22	Phenix Anglais	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Ayvalık, Adana, Mersin, İzmir, Ankara
23	Royal	İngiltere	Liverpool	İstanbul, İzmir, Çanakkale
24	Royal Exchange	İngiltere	Londra	İstanbul, Bandırma, İzmir, Ankara, İskenderun
25	Scottish Union & National	İngiltere	Edinburgh	İstanbul
26	Sun Fire	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Çanakkale
27	Assic. Generali di Trieste	Avusturya	Trieste	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, İskenderun
28	Riunione Adriatica	Avusturya	Viyana	İstanbul
29	La Danube	Avusturya	Viyana	İstanbul
30	Phenix Austrian	Avusturya	Viyana	İstanbul
31	Urbaine Belge	Belçika	Brüksel	İstanbul
32	La Confiance	Fransa	Paris	İstanbul, Çanakkale
33	La Fonciere	Fransa	Paris	İstanbul, İzmir, Edirne, Bursa, Tekirdağ, İzmir
34	L'Union	Fransa	Paris	İstanbul, İzmir
35	L'Urbaine	Fransa	Paris	İstanbul, Çanakkale
36	La Nationale Hellenique	Yunanistan	Atina	İstanbul, Adana
37	Netherlands	Hollanda	Zutphen	İstanbul
38	Fondiararia	İtalya	Floransa	İstanbul
39	Italia	İtalya	Genova	İstanbul, İzmir, İskenderun
40	Osmanlı Umum Sigorta	Osmanlı	İstanbul	İstanbul, İzmir, Edirne, Ankara, Nazilli, Uşak, İskenderun
41	Dacia Romania	Romanya	Bükreş	İstanbul, İzmir, Samsun
42	Rossia	Rusya	St.Petersburg	İstanbul, İzmir, Gelibolu
43	Helvetia	İsviçre	St. Gall	İstanbul, İzmir, Trabzon
44	Azienda	Almanya	Berlin	İzmir, Çanakkale
45	Liverpool & London & Globe	İngiltere	Liverpool	İzmir

Kaynak: (HATCHERIAN, 1898: 226-229).

Tablo 4: 1894'te İstanbul ve Anadolu'da Hayat Sigortası Şirketleri

	Sigorta Şirketi (Hayat)	Ülke	İdare Merkezi	Şube/Temsildilik Merkezleri
1	Banque d'assurance sur vie et d'epargne	Almanya	Stuttgart	İstanbul
2	Tentonia	Almanya	Leipzig	İstanbul
3	Commercial Union	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
4	Economic	İngiltere	Londra	İstanbul
5	Eagle	İngiltere	Londra	İstanbul
6	Gresham	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
7	Guardian	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
8	Lancashire	İngiltere	Manchester	İstanbul, İzmir
9	Imperial	İngiltere	Londra	İstanbul
10	London Assurance	İngiltere	Londra	İstanbul
11	General Life	İngiltere	Londra	İstanbul
12	London & Lancashire	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
13	Northern	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir, Gelibolu, Giresun
14	North British & Mercantile	İngiltere	Edinburgh	İstanbul, İzmir, Gelibolu, Çanakkale, Giresun, Eskişehir
15	Norwich Union	İngiltere	Norwich	İstanbul
16	Pellican	İngiltere	Londra	İstanbul
17	Patriotic	İngiltere	Dublin	İstanbul
18	Royal Insurance	İngiltere	Liverpool	İstanbul, İzmir, Çanakkale
19	Royal Exchange	İngiltere	Londra	İstanbul, Ankara, İskenderun
20	Sun Life	İngiltere	Londra	İstanbul, İzmir
21	Equitable d'Etat Unis	A.B.D.	New York	İstanbul
22	Mutual Life	A.B.D.	New York	İstanbul, Edirne, Ankara
23	New York	A.B.D.	New York	İstanbul, İzmit
24	L'Ancre	Avusturya	Viyana	İstanbul
25	Riunione Adriatica di Sicurta	İtalya	Trieste	İstanbul
26	Assicurazioni Generali di Trieste	Avusturya	Trieste	İstanbul, İzmir, Samsun, İskenderun
27	La Danube	Avusturya	Viyana	İstanbul
28	La Royale Belge	Belçika	Brüksel	İstanbul
29	La Fonciere	Fransa	Paris	İstanbul, İzmir, Trabzon, Tekirdağ
30	L'Union	Fransa	Paris	İstanbul, İzmir, Edirne, İzmit
31	L'Urbaine	Fransa	Paris	İstanbul
32	La Nationale Hellenique	Yunanistan	Atina	İstanbul, Adana
33	Rossia	Rusya	St.Petersburg	İstanbul, İzmir, Gelibolu
34	La Suisse	İsviçre	Lozan	İstanbul
35	Liverpool & London & Globe	İngiltere	Liverpool	İzmir

Kaynak:(HATCHERIAN, 1898: 389-391).

İstanbul ve İzmir bir yana bırakıldığında, bu merkezlerin Avrupa-Türkiye ticaretinde buharlı gemi şirketlerinin seyir güzergâhlarındaki limanlar ya da Anadolu'da dönemin demiryolu güzergâhındaki şehirler olduğu görülmektedir. Osmanlı ekonomik yapısında 19. yüzyılda ortaya çıkan iktisadi süreç içinde tarımsal ürün ve hammadde üretiminde uzmanlaşan ve ulaşım kolaylıkları nedeniyle dönemin diğer Anadolu merkezlerine kıyasla dış piyasalar ile ticari ilişkilerin daha fazla geliştiği bu merkezler yabancı sigorta şirketlerinin daha fazla ilgisini çekiyordu. Anılan merkezlerin önemli oranlarda gayrimüslim nüfus barındırıyor oluşu da bir diğer ortak özellik olarak belirmektedir.<sup>19</sup>

Tablo 5: Bazı Anadolu Merkezlerinde Toplam\* Sigorta Temsilciliği Sayıları

Yıl	Merkez	Şirket Sayısı	Yıl	Merkez	Şirket Sayısı
1873	Trabzon	4	1894	Ayvalık	4
1893	İstanbul (a)	38	1894	Ankara	4
1894	Trabzon (b)	6	1894	Giresun	3
1894	Trabzon (c)	15	1894	Adana	2
1894	İstanbul	76	1894	Nazilli	2
1894	İzmir	41	1894	Bandırma	2
1894	Samsun	11	1894	Sinop	1
1894	İskenderun	11	1894	Bursa	1
1894	Çanakkale	9	1894	Eskişehir	1
1894	Gelibolu	5	1894	Uşak	1
1894	İzmit	5	1900	İzmir (a)	36
1894	Mersin	4	1907	Konya (a)	8
1894	Edirne	4	1911	İstanbul (a)	62

Kaynak: (TABLO 2, 3, 4; A&P Trabzon 1873 raporu: 1632; Trabzon 1894 raporu: 5; İstanbul 1907 raporu: 22; İzmir 1900 raporu: 8; İstanbul 1910-11 raporu: 20).

\*: Nakliyat, yangın ve hayat branşları.  
b: bkz. Tablo 2, 3, 4.

a: sadece yangın sigortası şirketleri  
c: A&P Trabzon 1894 raporu: 5.

### 3. Sigorta Şirketleri ve Yangın Teşkilatı

1870 Beyoğlu yangını sigorta şirketlerini Osmanlı piyasasına çekmenin yanında İstanbul'da modern bir itfaiye teşkilatının kuruluşuna da yol açmıştı. Yangın sigortası şirketlerinin çıkarına olduğu halde yeni teşkilat istenen gelişimi

<sup>19</sup> İlgili merkezlerde dönemin toplam ve gayrimüslim nüfusları için bkz. (KARPAT, 1985).

sağlayamadığından, şirketler meseleyi üstlenerek kendileri bazı tedbirler almaya başladı. 1870 yangınında mevcut teşkilatın (tulumbacılar) yetersiz kalması ve tazminat ödeyen sigorta şirketlerinin dönemin Dahiliye Nazım'ından İstanbul'da modern bir itfaiye donanımı istemeleri üzerine hükümet İstanbul'daki teşkilatın modernleştirilmesine karar vermişti. Etkin ve modern bir teşkilata sahip olan Budapeşte'den bu teşkilatın kurucusu olan Kont Szechenyi adlı subay itfaiye uzmanı olarak İstanbul'a getirildi. Kont 1874 sonlarında göreve başladı ve kısa sürede çoğu Avrupa başkentine eşit etkinlikte bir itfaiye teşkilatı kurdu.<sup>20</sup> "Yeni teşkilatın pratik etkinliği bakımından, en uygun modellerde yangın merdivenleri, el merdivenleri, baltalar, kovalar, yerli pompalara göre üstün güçlü motorlar geldi; sıkı bir askeri disiplinin sürdürülmesi ile İstanbul yangınları tarihinde tam bir devrim yaratıldı...Yeni sisteminin getirilişinden beri yangınlar ahali için önceden olduğu gibi bir dehşet verici olmaktan çıktı." (A&P İstanbul 1876-77 raporu: 878-9). Ancak dönemin mali sıkıntıları ve Osmanlı-Rus Savaşı'nın getirdiği koşullar yeni teşkilata yeterli kaynak aktarımını engellediğinden kısa sürede faaliyetleri durma noktasına geldi. "...çoğu İngiliz olan sigorta şirketlerinin kayıtları sanırım [İtfaiye] Tugay[ı] tarafından sağlanan iyi hizmetin şahitliğini yapmaktadır; önceden neredeyse kesin bir kayıp [niteliğinde] olan İstanbul'un [yangın] riski şimdi kârlı bir yatırım olmuştur. Fakat bu güven hali ciddi şekilde tehdit altındadır."<sup>21</sup>

Modern teşkilat, yeni girmeye başladıkları Osmanlı piyasasında yüksek yangın riskine karşı uygun prim oranları belirleyememekten yakınan yangın sigortası şirketlerinin yararına idi. Ancak ödeneksizlik yüzünden güç durumda kalması üzerine İstanbul'daki İngiliz konsolos vekili meseleyi sigorta şirketlerinin üstlenmesini öneriyordu: "...şunu belirtmek son derece zorunludur ki, Kont hizmeti bırakmaya ve İstanbul'dan ayrılmaya zorlanırsa, İtfaiye Tugayı kısa zamanda paramparça olacaktır...Osmanlı hükümetinden hizmet[in sürmesi] için fonlar sağlamasını rica etmek, korkarım, boşunadır. Avrupa sigorta temsilcileri için onu bir arada tutmanın tek yolu meseleyi kendi ellerine almaktır ve bu noktada izleyen öneriler dikkate alınmaya dâğıebilir. Sigorta poliçelerinin primlerinde bir artış ile bir fon oluşturulabilir. Prim miktarı üzerine ilave % 5 uygulanarak bir itfaiye arabası ve bir itfaiye birliğinin masraflarının karşılandığı İzmir'de bu amaç için bir örnek olduğuna inanıyorum. Bu tedbirin

20 "...İtfaiye teşkilatına nezâret etmek üzere *Kont Sechini* isminde Macaristan'dan bir de muallim zâbit celbolunmuştur. 26 Eylül 1290 [1874] tarihli... [bir nizamnâme ile] dört tabur olmak ve biri İstanbul cihetinde teşkil edilmek üzere bir itfaiye alayı ihdas olunduğu gibi muahharan bir de bahriye itfaiye taburu tesis olunmuştur." (MUB, 1995, Cilt 3: 1126).

21 "Zaruret içindeki Hükümet Kont Szechenyi'nin maaşını yavaş yavaş ayda 200 pounddan 45 pounda düşürmüştür ve bu küçücük maaş bile öyle düzensiz ödenmektedir ki, [Kont] son iki yıl boyunca dokuz aylık ödeme almıştır ve maaşı sonuçta onbeş ay geridedir. Birliklerinin subayları ve erleri şu anda üç-dört aydır maaşsızdır ve Kontun malzemenin iyileştirilmesi ve mevcut olanların tamerine fon ayrılması için yaptığı başvuruların değişmez yanıtı 'para yok'tur.'" (A&P İstanbul 1879 raporu: 1875).

uygulanmasından doğan miktar, bunu Kont Szechenyi ile [aşağıdaki konularda] uyum içinde kullanacak bir yerel komitenin kullanımına sunulabilir: 1) Subayların ücretinin ödenmesi ve kendini gösteren erlerin ödüllendirilmesinde; 2) hükümetin bu tür tamirleri ısrarla ihmal ettiği durumlarda malzemenin tamiri ve hizmeti iyileştirecek ilave arabalar ve donanım sağlanmasında. Hükümetin izni elde edilebilir, fakat yerli ahali için olduğu kadar Avrupalılar için de hayati önemdeki böyle bir konuda yabancı elçilerin temsilcileri birliği, otoritelerce yapılabilecek herhangi bir karşı koymanın üstesinden gelecektir. Yukarıdaki [konuların] sigorta şirketlerinin dikkatine sunulmasına olan kanaatim öyle büyüktür ki, derhal (29 Mart [1880]) İstanbul'daki şirketlerin temsilcilerine raporumun bu kısmını anlatacağım." (A&P İstanbul 1879 raporu: 1875). Konsolos vekilinin önerilerinden sonra İstanbul'daki sigorta şirketleri sık sık bir araya gelerek 1900 yılında somutlaşacak bazı tedbirler üzerinde anlaşılırsa da bunlar arasında İzmir'dekine benzer bir "ortak" itfaiye birliği yer almadı.<sup>22</sup>

Hükümetin aldığı itfaiye tedbirlerinin yetersizliği karşısında sigorta şirketleri yangın durumunda zararlarını azaltmak için ilave tedbirler almış ve bu konuda öncülüğü İzmir yapmıştı. İzmir'deki sigorta şirketleri sigorta poliçelerindeki prim miktarları üzerine ekledikleri ilave bir payla kendi kullanımları altındaki küçük bir itfaiye birliğinin masraflarını karşıyorlardı. Yukarıdaki ifadeden 1870'lerde küçük bir ölçekte hayata geçirildiği anlaşılan uygulama 1900'e gelindiğinde devam ediyordu ve genişlemişti. Şehirde 1900 yılında faaliyetteki 36 sigorta şirketinden 28'i ortaklaşa kurdukları ve yıllık ortalama maliyeti 2.000 pound civarında olan bir itfaiye birliğinin üyesiydi. Birlik yangın söndürmek için kullanılacak suyu da kendi sağlıyordu; 1899'da İzmir'in su şirketi ile anlaşılarak her yangın musluğu için yılda 2 poundluk bir ödeme karşılığı kullanım suyu sağlanmıştı.<sup>23</sup>

#### 4. Rekabet ve Şirketlerin Faaliyetleri

Osmanlı piyasasında yabancı sigorta şirketlerinin çoğalışı kaçınılmaz olarak keskin bir rekabet getirdi. Özellikle yangın sigortası piyasasında şirketler bir yandan faaliyetlerinin kârlılığını artırabilmek için yangınla mücadelede hükümetin yetersiz kalan tedbirlerine ilave tedbirler almaya çalışıyor ve bu konuda ortak davranıyor ancak bir yandan da piyasa paylarını mümkün olduğunca genişletmek için rekabet ediyordu. Müşteriye doğrudan ulaşmayı sağlayan en kolay rekabet şekli satılan ürünün fiyatının düşüklüğü idi ve

<sup>22</sup> Bu konudaki gelişmelere bir sonraki alt başlıkta değinilmektedir.

<sup>23</sup> "Cari olarak şehrin en önemli yerlerinde 115 yangın musluğu itfaiye birliği tarafından kullanılmaktadır ve bunlar çeşitli defalar büyük yardımları olduğunu ispatlamıştır." (A&P İzmir 1900 raporu: 8). İtfaiye birliği 1911'de de faaliyettedir. (A&P İzmir 1911 raporu: 12).

şirketler özellikle yangın sigortası alanında prim oranlarını düşürerek mücadele etmekteydi.

1870'lerden itibaren girdikleri Osmanlı piyasası yabancı sigorta şirketleri için Avrupa piyasalarında alışkın olmadıkları özellikler gösteriyordu. Bunlardan biri ahşap binaların yaygınlığı idi. Dolayısıyla yangın sigortası primleri "Türk halkının büyük çoğunluğunun yaşadığı ahşap evlerin riskini karşılamak üzere yüksek"ti. Bir diğer özellik "kundakçılığın yaygın" oluşuydu ki sigortacılık faaliyetinin kârlılığını tehdit eden bir unsurdur. "Büyük Avrupa şirketleri farklı mahalleler arasında risklerini dikkatlice paylaştırarak iş yapmakta"ydı (A&P İstanbul 1892 raporu: 13).<sup>24</sup> Bu yeni ve "ilginç" özellikleri olan piyasada zorunlu olarak "yüksek" tutulan primler, zaman içinde şirketler arasındaki rekabetin hareket noktası oldu ve indirilmeye başlandı.

Osmanlı sigorta piyasasında 1870'lerden itibaren İngiliz şirketleri büyük paya sahipti ve 1890'larda "önde gelen İngiliz yangın sigorta şirketlerinin çoğu ülkede acentalar kurmuş"tu (A&P İstanbul 1876-77 raporu: 879; A&P İstanbul 1893-97 raporu: 23). Dolayısıyla Osmanlı piyasasında hakimiyet mücadelesi İngiliz şirketleriyle diğer ülke şirketleri arasında geçmekteydi ve 1890'larda arttı. 1882-1892 döneminde İstanbul'da yangın sigortası için yıllık ortalama 85.000 pound ödenmişti ve bu prim gelirinin 45.000 poundu İngiliz şirketlerine, 40.000 poundu diğer Avrupa şirketlerine aitti. Sigortacılık, ortalama % 25'lik bir kâr bırakan iyi bir iktisadi faaliyet olarak niteleniyordu (A&P İstanbul 1893 raporu: 10).

Piyasadaki İngiliz şirketleri rekabet ederken, itibarlarını ve bu itibara uygun kârlarını kaybettirecek derecede düşük oranlardan kaçınmak için aralarında ortak bir prim tarifesi uyguluyordu. Ancak diğer şirketler buna uymadığından "...pratikte tarifeden kaçınmak için güçlü bir eğilim var"dı ve "sistematik olarak prim oranlarını indirmekte olan yabancı şirketler başarılı şekilde rekabet ediyordu".<sup>25</sup> İstanbul'daki İngiliz konsoloslu "İngiliz şirketlerinin temsilcilerine riskleri uygun gördükleri oranla kabul etme yetkisi verilmelidir" diyerek prim oranlarını indiremeyen İngiliz şirketlerinin sıkıntısını dile getiriyordu (A&P İstanbul 1893-97 raporu: 23). Piyasada fiyat rekabetini başlatan ve bu suretle piyasa paylarını genişletmeye çalışanlar piyasaya görece geç giren ikincil-küçük şirketlerdi. İngiliz şirketlerinin aralarındaki "centilmenlik anlaşması"nın boz(a)mamaları temelde piyasadaki itibarlarını küçük şirketler düzeyine düşürmeme kaygısından kaynaklanıyordu. İngiliz şirketleri dışındaki büyük şirketler de kendilerine duyulan güvenin farkında olmakla birlikte fiyat rekabetinden endişeliydi.

24 Yabancılar, Levantenler ve yerli gayrimüslimler ile Müslüman-Türk kesimlerin mahalleleri arasında yangın oranları farklılaştığından sigorta şirketleri bu yola gidiyordu. Bu konuya sonuç kısmında değinilmektedir.

25 "Yabancı şirketler" tabiri İngiliz olmayan bütün yabancı şirketleri ifade etmektedir.



1893'te *Osmanlı Umum Sigorta'nın* kuruluşundan bir süre sonra İngiliz şirketleri prim oranlarını gözden geçirdi ve aralarındaki ortak prim tarifesinde indirim gitti. Bu indirim "bazı hallerde % 50'ye varan iş artışları sağladıysa da" asıl amaç olan ikincil bazı şirketleri piyasadan çıkarmaya ve piyasadaki İngiliz şirketlerine "monopol" gücü vermeye yetmedi. Diğer şirketler buna yeni bir indirimle cevap verdiklerinden bütün yabancı şirketler piyasa paylarını korumaya devam etti (A&P İstanbul 1893 raporu: 10). Ancak İngiliz şirketlerinin İstanbul temsilciliklerinin genel merkezleri ile görüşmeleri sonucu istedikleri prim oranını belirleme yetkisi almış olmaları konsolosa göre İngiliz şirketlerine muazzam bir avantaj sağlamış ve yabancılar arasında şaşkınlık yaratmıştı. Çünkü piyasada "hiç bir yabancı şirket birinci sınıf İngiliz şirketlerinin sahip olduğu prestije sahip değil"di. "[Şimdi] ayırım olmaksızın bütün şirketleri bağlayacak ve rekabete nokta koyacak [yeni bir ortak] tarife yapma yönünde bir hareket oluşmaktadır...şimdiki tarife savaşı, sürmesi halinde, prim oranlarını düşürmüş olan ve bir zarar durumunda [müşteri] talepleri[ni] reddeden çok sayıda ikinci derecedeki şirketin kısa sürede ortadan kalkması ile sonuçlanacaktır" (A&P İstanbul 1893-97 raporu: 23,26).

Konsolosun öngörüsünün gerçekleşip gerçekleşmediği bilinmemekle birlikte zaman içinde yeniden ortak bir tarife uygulamasına geçildiği ve bunun da feshiyle oluşan rekâbet ortamından piyasanın önemli şirketlerinin zarar gördüğü anlaşılmaktadır. "Şubat 1897'de [ortak] tarife feshedildiğinden beri, [uygulanan] indirim sistemi Türkiye'deki yangın sigortası şirketlerinin kârlarını ciddi şekilde azaltmıştır. İngiliz şirketleri, sağladıkları daha büyük güvenilirlik sayesinde yabancı rakiplerinden muhtemelen daha az sıkıntı çekmektedir fakat düşük [prim] oranları ve zarardaki [ödemelerdeki] artış kötü bir görünüştür. 1900'ün ilk onbir ayındaki zarar 100.000 poundun üzerinde tahmin edilmektedir. 1895'te bu değer 38.600 pound idi. Zararlardaki bu artış neredeyse toplanan primlerin iki katına ulaşmaktadır. Kritik nokta [şirketlerin] yerel temsilcileri[ni] bir kez daha [ortak bir tarife etrafında] birleştirmektir." (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 23-25).

Tablo 6: Türkiye'de Bazı Sigorta Şirketlerinin Çeşitli Branşlarda Faaliyete Geçiş Tarihleri

Şirket	Branşların Faaliyete Geçiş Tarihi			
	Yangın	Nakliyat	Hayat	Kaza vd.
London Sun Insurance	1863			
Helvetia	1869			
North British	1872			
Northern	1872			
Nord Deutsche	1878	1878		
La Fonciere	1878			
Union	1892		1892	1892
Osmanlı Umum Sigorta Şirketi	1893	1893		
Assicurazioni Generali (a)	1896	1896	1896	
Riunione Adriatika	1896	1899	1896	
Aachen & Munich	1897			
Magdeburger	1904			
Alliance	1911	1911		
Mannheim	1915	1870		
İttihad-ı Milli Osmanlı Sigorta Ş.	1918			
İzmir Nakliye Sigorta Şirketi		1917		
La Danube			1893	
Victoria de Berlin			1895	
National			1902	
İhtiyat-ı Milli Hayat Sigorta O.A.Ş.			1911	

Kaynak: (SİGORTA REHBERİ, 1942: 1. kısım-1, 3. kısım-5; KURMUŞ, 1974: 90; TOPRAK, 1982: 360-3).

a: Hatcherian (1898)'e göre Assicurazioni Generali 1894'te faaliyettedir.

Mevcut tarife savaşını bitirme yönündeki eğilim, müşterilerin şirketlere güvenini artırma ve piyasaya önemli bir rakip olarak giren Osmanlı Umum Sigorta Şirketi ile rekabet etme gibi sebeplerle birleşince, İstanbul'da faaliyette bulunan sigorta şirketleri arasında her konuda ortak hareket etme fikri oluşmaya ve güçlenmeye başladı. İngiliz şirketlerinin öncülüğünde başlayan çabalar sonucu 1898'de 44 şirketin temsilcisi bir birlik etrafında örgütlenmek ve yangın sigortasında *ülke genelinde ortak bir prim tarifesi hazırlamak üzere bir*

araya geldi. 12 Temmuz 1900'de gerçekleşen toplantıda *İstanbul'da Faaliyette Bulunan Yangın Sigorta Şirketleri Sendikası* (*Syndicat des Compagnies d'Assurances contre l'incendie operant a Constantinople*) adı altında bir birlik kurulması, 1 Ağustos 1900'den geçerli olmak üzere ortak bir yangın tarifesi uygulanması ve şirketlerin faaliyetlerini denetleyecek sürekli bir denetim mekanizması oluşturulması kararlaştırıldı. Sendika üyesi şirketler yangınlara en kısa sürede müdahale etmek, kurtarma işlerine yardım etmek, yangının nedeni hakkında soruşturma yapmak gibi işler için aralarında ekipler oluşturdu ve masraflarını üstlendi; itfaiye teşkilatının iyileştirilmesi için bir komisyon kurulması sağlandı. Komisyonda İstanbul itfaiye şefi, Harbiye Nezareti ve Şehremaneti temsilcileri bulunuyordu. Komisyon hükümete, yangın anında itfaiyecileri ve tulumbacıları taşımak üzere *Şirket-i Hayriye*'nin sürekli olarak harekete hazır bir vapur bulundurmasını kabul ettirdi (SİGORTA REHBERİ, 1942: VII-IX, 1. kısım). Londra'daki *Fire Office Committee* ve Paris'teki *Syndicate Ottoman de Paris* özellikle üye olmayan şirketlerle mücadele konusundaki talimatları ile İstanbul'daki sendikaya yol gösteriyordu. Sendika'nın girişimleri ile önce 1 Kasım 1900'de ve daha sonra da 19 Nisan 1901'de ortak bir tarife yürürlüğe kondu. Yeni tarifenin o günün şartlarında "primleri uygun oranlarda tutmaya ve kasıtlı yangınları azaltmaya yönelik olumlu etkileri görüldü." (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 25; A&P İstanbul 1901 raporu: 28). Sendika, mesleğin ciddiyetine yakışmayan hareketleri, sigorta maliyetini yükselten uygulamaları, sigortalıya iskonto yapmak için girilen yıkıcı rekabeti engelleyici tedbirler de aldı. Ancak üye olmayan şirketler makul olmayan fiyatlar uygulayarak rekabete devam ettiğinden bu oluşum, tarifeyi ve diğer önlemleri etkili bir şekilde uygulamakta başarılı olamadı; piyasayı bütünleştirme çabaları sonuçsuz kaldı. Osmanlı sigorta piyasası ancak aşağıda değinilecek olan Birinci Dünya Savaşı yıllarındaki kanuni düzenlemeler ile bir derecede bütünlüğe kavuştu. 1900'de İstanbul'da kurulmuş olan Sendika'nın üye sayısı 1909'da 49'a ve 1912'de 54'e yükseldi. Sendika 1916'da 81 üye ile *Türkiye'de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti* adını aldı (SİGORTA REHBERİ, 1942: X-XII, 1. kısım). (Bkz.Tablo 7).

Tablo 7: 1916'da "Türkiye'de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti"nin Üyeleri

No	Sigorta Şirketi	No	Sigorta Şirketi
1	Aachen & Munich	42	London Assurance Corporation
2	Abeille	43	Le Phenix
3	Alliance de Berlin	44	Le Temps
4	Alliance de Londres	45	Mannheim
5	Ancre	46	Norske Lloyd
6	Assicurazioni Generali	47	National Benefit
7	Baloise	48	Nationale de Stettin
8	Badoise	49	National Union
9	British Dominions	50	Le Nord
10	British Foreign Marine	51	North British and Mercantile
11	Caisse Paternelle	52	Northern
12	Central	53	Niederrheinische
13	Commercial Union	54	North West Deutsche
14	Cologne Accident	55	Nord-Deutsche
15	Consolidated	56	Norwich Union
16	Consortium	57	Norwich Union Life
17	Comp. Generale de Assurances Maritimes	58	Orel
18	Düsseldorfer	59	Phenix of London
19	Deutsche Transport	60	Premiere Compagnie Autrichienne
20	Danube de Vienne	61	Premiere Compagnie Hongroise
21	Dresdner Allgemeine Versicherungsgesell	62	Providentia
22	Deutsche Rück-un-Mit-Versich.Ges.	63	Patriotic
23	Continentale	64	Palatina
24	Erste Oesterreichische	65	Les Provinces Reunies
25	Equitable des Etats-Unis	66	Rentenanstalt
26	Fonciere	67	Riunione Adriatica
27	Friedrich Wilhelm	68	Rossia
28	Generala de Bucarest	69	Royal
29	General	70	Royal Exchange
30	Guardian	71	Salamandra
31	Gladbach	72	State
32	Gresham	73	Sun
33	General Life	74	Osmanlı Umum Sigorta
34	Hamburg Bremen	75	Scottish Union and National
35	Haut-Rhin	76	Union de Paris
36	Helvetia	77	Union of London
37	Lloyd de Cologne	78	Urbaine
38	La Suisse	79	Victoria de Berlin
39	Lancashire	80	Western
40	Liverpool & London & Globe	81	Yorkshire
41	London & Lancashire		

Kaynak: (SİGORTA REHBERİ, 1942: 1. kısım-XIII).

İstanbul'daki tarife savaşına benzer gelişmeler aynı dönemde bir başka önemli piyasa merkezi olan İzmir'de de yaşanıyordu. Şehirdeki sigorta şirketleri "kapsanacak riskleri ve alınacak prim oranlarını düzenleyen bir tarifeye uymakta" idi. Ancak 1890'ların sonunda, sigorta şirketlerinin kurduğu ortak itfaiye birliğini destekleyen ama ortak tarife anlaşmasına uymayan "belirli" yabancı şirketler arasındaki rekabet "ciddileşmişti". 1899 Şubatında İngiliz şirketlerinin öncülüğü ile tarife anlaşmasının ertelenmesi ve her şirketin riskleri kendisi için uygun gördüğü orandan kabul etmesi kararlaştırıldı. İngiliz şirketleri bu adımı "şüphesiz kendilerine atfedilen büyük güvene dayanarak atmıştı" (A&P İzmir 1897-99 raporu: 21).<sup>26</sup>

İstanbul ve İzmir'deki benzer gelişmeler sonucu piyasada önemli paya ve itibara sahip olan İngiliz sigorta şirketleri, tarife rekabetinden zarar görmemek için genel merkezlerinden standart bir tarife yerine "piyasaya uygun" oranlı tarifelere geçmelerine izin verilmesini istemiş, izin alınması sonucu prim oranlarını indirerek tarife rekabetine katılmış ve bu suretle küçük ve düşük itibarlı şirketleri piyasadaki bir derece dışlamışlardı; poliçeler arasında önemli bir fiyat farkı kalmayınca, ahali itibarı yüksek ve çoğu İngiliz olan şirketlere yöneliyordu.

Yüksek yangın riski nedeniyle itibarlı firmalarca başlangıçtan itibaren yüksek tutulan prim miktarlarının sebep olduğu müşteri kayıplarını azaltmak için getirilen ortak (ve makul) prim miktarları bir müddet sonra hem İstanbul'da hem de İzmir'de yeniden yükseldi. Primlerin yüksek olmasının sebebi yangın riskinin gerçekleşme olasılığının yüksek ve sigorta şirketlerinin ödedikleri tazminatların fazla oluşuydu. "Etkin bir polis şefi" ve "yabancı şirketlere ait bir itfaiye birliği"nin "kundakçılığı" azaltmasına rağmen İzmir'de 1911'e gelindiğinde sigorta şirketlerinin ödemeleri arttığı için "primler yüksek"ti ve "daha da yükselme eğilimi var"dı (A&P İzmir 1911 raporu: 12; A&P İzmir 1911-1912 raporu: 8). 1912'de ise yangınlardan kaynaklanan zararlar toplam prim gelirlerini aştığı için "prim oranlarının artırılması gündemde" idi (A&P İzmir 1912-1913 raporu: 16). Aynı dönemde İstanbul'da da yangınlar çok sayıda zayıf yabancı şirketin tasfiyesine yol açmıştı ve yangın sigortası primlerinin yükseldiği yeni bir tarife hazırlanmaktaydı (A&P İstanbul 1910-11 raporu: 20).

Piyasadaki bütün sigorta şirketleri için önemli bir rakip *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi* idi. Çünkü Osmanlı Bankası, Duyun-u Umumiye İdaresi, Tütün Rejisi ve "diğer kamu kuruluşlarının" desteğine sahip olduğundan ödeme öncelikleri elde edebiliyor ve böylece hem İngiliz hem de diğer yabancı şirketlerle rekabet konusunda önemli bir avantaj sağlıyordu (A&P İstanbul

26 İstanbul'daki ortak tarife uygulamasının Şubat 1897'de kaldırılması ve serbest tarifeler ile İngiliz firmalarının başarılı oluşu örneği göz önünde tutularak genel merkezlerden gelen talimat ile İzmir'de de iki yıl sonra, Şubat 1899'da, ortak tarife uygulaması kaldırılmıştı.

1899-1900 raporu: 24) 20. yüzyılın başında bu avantajın piyasaya yansımaları şu örnekte kendini göstermekteydi: 1901'de İstanbul'da meydana gelen yangınlarda sigorta şirketlerinin karşıladığı 69.880 poundluk toplam zararın 11.200 poundu (% 16) *Osmanlı Umûm Sigorta*'ya aitti. Piyasadaki 14 İngiliz şirketi 22.680 pound (% 32) ve diğer yabancı şirketler 36.000 pound (% 51,5) ödemede bulunmuştu (A&P İstanbul 1901 raporu: 28).

Yangın sigortası piyasasındakilere benzer gelişmeler hayat sigortası alanunda da görülüyordu. Osmanlı piyasasında 1890'larda önem kazanmaya başlayan hayat sigortası dalında "Amerikan firmaları önde ve avantajlı" idi.<sup>27</sup> A.B.D. firmaları avantajlarını "İngiliz firmalarının temsilcilerine müsaade etmedikleri bir yol ile rekabet ederek" sağlıyorlardı. Buna göre Amerikan firmalarının acentaları yeni bir müşteriyi sigortalamak için ilk yılın primini almıyor, onun yerine her poliçe yenilenişinde küçük bir komisyon alıyordu. Oysa İngiliz şirketlerinin acentaları, ilk yılın priminden % 10 ve poliçe yenilemelerinden % 5 komisyon alıyordu. "Böylece, sigortanın tümüyle yeni bir şey olduğu bir ülkede bir müşteri doğal olarak, kendisini tam orandan sigortalayan [İngiliz] şirketi yerine ilk yıl için hiçbir ücret istemeyen [Amerikan] şirketine gitmekte"ydi ve "İngiliz sigorta acentaları bu eğilimi tersine çevirmede çaresizdi" (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 24).

20. yüzyıl başlarında nakliyat, yangın ve hayat sigortaları dışında eşya ve kaza sigortaları da yaygınlaşmıştı. Rossia sigorta şirketi, kaza, seyahat kazaları ve "vitrin kırılmaları" için sigorta imkanı sunuyor, *La Metropolitan* her cins ev ve "mobilya"yı sigortalıyordu (Surp Pirgiç Ermeni Hastanesi Aylık Dergisi Eylül 1999 Sayısı eki: 36, 55).

"Temsilcilerin seçiminde gösterilecek özen ve yangın durumunda hemen ödeme yapma, işin kaymağına hakim olmayı sağlamaya devam edecektir" (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 23) ifadesi şirketler için temel amaç olan piyasada yer edinmenin ve bu yeri ve kazançlarını korumanın sırnını yansıtıyordu. Piyasaya yeni girecek şirketler için temsilci seçimi hayati önemdeydi çünkü muğlak itibarlı bir temsilci "iş mahveder"di (A&P İstanbul 1908 raporu: 30). 20. yüzyıl başlarında verdikleri ilanlarda *La Metropolitan* "taşradan ciddi acentalar", *L'Universo* ise "kabiliyetli ve ticari şerefi olan mahalli acentalar" arıyordu (Surp Pirgiç Ermeni Hastanesi Aylık Dergisi Eylül 1999 Sayısı eki: 31, 41).

Osmanlı ülkesindeki sigorta şirketleri faaliyetlerinde bankalarla yakın işbirliği içindeydi. Pek çok sigorta şirketi belli başlı merkezlerde şubeler/temsilcilikler açmakla birlikte, başta Osmanlı Bankası olmak üzere

27 1880'lerin başına kadar Türkiye'de bilinmeyen hayat sigortası dalında ilk olarak bir Amerikan şirketi faaliyete geçmişti (A&P İstanbul 1893-1897 raporu: 26; İstanbul 1899-1900 raporu: 25). 1894'e gelindiğinde üçü Amerikan 36 şirketin faaliyette olduğu sektörde Amerikan *Equitable Life Insurance Co.* liderlerden biriydi (ELVEREN, 1996: 16).

yabancı bankalar komisyon karşılığında sigorta şirketlerinin işlemlerine yardımcı oldu. Bunlardan bazıları Tablo 8'de yer almaktadır. Ayrıca *Deutsche Orient Bank*'ın İstanbul, Edirne, Bursa, Adana, Tarsus, Mersin ve *Deutsche Palastina Bank*'ın Van şubelerinde Alman sigorta şirketlerinin işlemleri yürütüldü (KAZGAN vd., 1998: 56).

*Tablo 8: Bazı Sigorta Şirketlerinin Türkiye'de Çalıştıkları Bankalar*

Sigorta Şirketi	Branş	Çalıştığı Banka
Osmanlı Umum Sigorta	Genel	Osmanlı Bankası
Union	Genel	Osmanlı Bankası
Les Province Reunies	Yangın	Wiener Bank-Verein
Caisse Paternelle	Hayat	Credit Lyonnais
Phenix Autrichien	Yangın-Hayat	Credit Lyonnais
Equitable Life Insurance	Hayat	Credit Lyonnais

*Kaynak: (Sırp Pırgıç Ermeni Hastanesi Aylık Dergisi Eylül 1999 Sayısı eki: 12-39).*

Şirketler, bâkir Osmanlı sigorta piyasasında mümkün olduğunca pay kapabilmek ya da mevcut paylarını koruyabilmek için bazen düşük iş hacimlerine rağmen temsilciliklerini kapatmayabiliyordu. Örneğin Trabzon'daki İngiliz konsolosunun ifadesine göre "paranın kıt ve yangınların nadir olduğu bir yerde hayat ve mal sigortası büroları için az iş imkanı olacaktı." Ancak yıl boyunca çok az poliçe düzenlemelerine rağmen 1894'te şehirdeki sigorta acentası sayısı 15'e ulaşmıştı (A&P Trabzon 1894 raporu: 5). Bazen de şirketler yeni canlanmakta olan bir piyasayı rakiplerine kaptırmamak için birbiri ardına aynı merkeze yöneliyordu. Konya'da, demiryolunun gelişinden sonra birbiri ardına piyasaya giren şirketler sonucu 1907'de yangın dalında 8, hayat dalında 10 sigorta şirketi faaliyette idi. (A&P İstanbul 1907 raporu: 22).

### 5. Piyasayı Düzenleme Çabaları

Osmanlı ülkesinde sigortaya yönelik ilk hükümler 28 Temmuz 1850 tarihli Kanunname-i Ticaret'te yer alıyordu ve deniz sigortalarına ilişkindi. 1864'te Deniz Ticaret Kanunu'nda yine tamamı deniz sigortası hakkında olan düzenlemeler getirildi ve bu hükümler 1906'ya kadar hakkında bir düzenleme bulunmayan kara (mal) sigortalarına da uygulandı (KAZGAN vd., 1998: 35).<sup>28</sup> Ancak bu düzenlemeler, faaliyetlerine tam bir serbesti içinde devam eden yabancı şirketleri denetim altına alabilecek ve müşteriler aleyhine olan

<sup>28</sup> 1864 Ekiminde yürürlüğe giren kanun İngiltere'den alınmıştı.

uygulamaları düzeltebilecek türden değildi. Hukuki mevzuat ve kontrol boşluğu Osmanlı sigorta piyasasında 1870 sonrasındaki hızlı gelişme döneminde kendini hissettirmeye başladı. Hakkında yasal düzenlemeler olan, nüfusun ancak uluslararası ticaretle ilgili ve genellikle liman şehirlerinde bulunan çok küçük bir kesimini ilgilendiren deniz sigortaları, uluslararası genel kabuller nedeniyle görece oturmuş ve ön planda olmayan bir daldı. Ülkede sigorta denildiği zaman ilk akla gelen nisbeten yeni bir dal olan ve İstanbul, İzmir gibi büyük piyasalar başta olmak üzere nüfusun tamamını ilgilendiren yangın sigortası idi. Bu dalda sigorta fikri ve uygulamasının mahiyeti ahali tarafından anlaşılınca kadar şirketleri zarara uğratabilecek türde kasıtlı zararlar (örneğin kundakçılık) az sayıdaydı. Şirketler de sigorta fikrinin yayılması düşüncesiyle taahhütlerinde ve ödemelerinde dürüst davranıyorlardı. Zaten piyasada "işin kaymağına hakim olmayı sağlamak" için en önemli unsurlardan biri "yangın durumunda hemen ödeme yapmak" idi (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 23). Fakat zaman içinde yangınlar çoğalmaya ve kasıtlı oldukları anlaşılmaya başlandı. Şirketlere göre 1890'larda durum endişe verici boyutlardaydı.

Öte yandan yabancı bir şirketin ülkede bir temsilcilik açması için kanunî ya da malî herhangi bir yükümlülük gerekmediğinden cazip Osmanlı piyasası kısa zamanda çok sayıda şirketle dolmuştu. Ülke koşullarını iyi tanımadan kolay kâr edilebilecek bir piyasa olduğu düşüncesiyle piyasaya giren bazı şirketler yeterli itibara sahip olmayan hatta bazen kötü niyetli olabilen yerli temsilciler tarafından piyasa stratejileri ve ekspertizler bakımından suistimale uğradı.<sup>29</sup> Bu durum hem sigorta şirketlerini hem de müşterilerini zarara uğrattı ve sigorta piyasası hakkında olumsuz kanaatler oluşmasına yol açtı. Sigorta şirketleri müşteriyi, müşteri de şirketi potansiyel "aldatıcı" olarak görebiliyordu. Şirketler normal yangınların ödemelerinde güçlük çıkarmak, doğru ya da yanlış ihbarlar üzerine tek taraflı olarak sözleşmeleri fesh etmek gibi uygulamalara yöneldi. Ödenmeyen tazminatlar, kasıtlı yangınlar, zararın tesbiti sırasındaki anlaşmazlıklar sık sık görülebiliyordu.<sup>30</sup> Piyasadaki mesleki dayanışma eksikliği de bu olumsuzlukları artırıyordu. Mesleki dayanışma bir yana 1890'ların sonuna kadar piyasadaki şirketler arasında keskin bir rekabet devam etti. Her bir şirket genel merkezlerinden aldıkları talimatlara göre ve Osmanlı makamlarının kontrolünden uzak bir şekilde faaliyette bulunuyordu. Deniz sigortasının uluslararası niteliği nedeniyle prim oranlarında ve diğer uygulamalarda bir problem yaşanmasa da, haklarında bir düzenleme bulunmayan yangın ve hayat sigortalarında tam bir karmaşa hakimdi.

29 "Burada iş yapacak bir firma için işinin ehli bir temsilci bulmak zorunlu" idi (A&P İstanbul 1892 raporu: 13). Temsilci seçiminin önemine yukarıda değinilmişti.

30 Sermayesi yabancı olan ama adındaki Osmanlı ibaresi nedeniyle yerli bir şirket olarak algılanan *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi*'nin de "ahâlden ziyade kendi menfaatini düşünmek hususunda... diğer ecnebi şirketlerden farkı yoktu." (MUB, 1995, Cilt 3: 1151).



Osmanlı piyasasındaki yabancı sigorta şirketleri yerli müşterilere sattıkları poliçeleri kendi dillerinde (İngilizce-Fransızca) düzenliyor<sup>31</sup>, adli kapitülasyonlardan yararlanarak, anlaşmazlık halinde şirketin kurulu olduğu ülke mahkemelerini yetkili gösteriyordu. Böylece Osmanlı vatandaşları şirketler karşısında dezavantajlı oluyor, yabancı ülkelerde dava takip etme imkanı bulamayan büyük bir müşteri kesimi sigorta tazminatından mahrum kalıyordu. Kendi ülkelerindeki yasalara uygun kurulmamış ve yasal olarak bir sonuç alınamayacak şirketlere rastlanıldığı gibi, hayali bir yabancı şirketin şubesi ya da acentası olarak faaliyete geçip piyasayı dolandıran kötü niyetliler de görülüyordu.<sup>32</sup> Ayrıca sigortacının sigorta sözleşmesini tek taraflı olarak feshetme hakkı da vardı ki, bu sigortalının karşı karşıya olduğu en büyük problemdi. Ülkede faaliyete geçme konusunda tescil ve bir sermaye zorunluluğu aranmadığından piyasaya giriş ve çıkış tamamen serbestti.

Piyasanın yabancı sigorta şirketlerinin çıkarları doğrultusunda işleyişine karşı hükümetin uygulayabileceği hükümler yoktu. Bu amaçla Ticaret Nezareti'nin çalışmaları ile 1887'de bir nizamname hazırlandı ve Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunmak isteyen sigorta şirketlerine ruhsat alma ve tescil şartı getirildi. Buna göre yabancı ülkelerde kurulmuş anonim şirketler hükümetten ruhsat almadan Osmanlı topraklarında şube açamayacak, acenta tayin edemeyecekti. Şirket, faaliyetleri konusunda, önce ülkesinin konsolosluğunun onayladığı bir belgeyi Ticaret Nezareti'ne sunacak, faaliyet konularında devlet yasalarına, kamu düzenine ve genel ahlaka ters düşen bir yön olmadığı takdirde şirkete ruhsat verilecekti. Ruhsat alan şirket üç ay içinde Osmanlı topraklarında işlerini yürütecek bir vekil tayin etmek ve sürekli bir ikametgah adresi göstermek zorundaydı (TOPRAK, 1982: 75). Ancak dönemin mevcut adli kapitülasyonları nedeniyle, yabancıları ilgilendiren hükümler içeren yasa ve tüzükler sefaretlerin onayı olmaksızın yürürlüğe giremiyordu. Sefaretlerin itiraz ettiği 1887 nizamnamesi uygulanamadı ve yabancı şirketler hükümetten izin almadan piyasaya girmeye ve faaliyet göstermeye devam etti.

Hükümet Mart 1906'da, biri yabancı anonim şirketler ve sigorta şirketlerinin bundan sonra tabi olacağı hükümleri içeren bir nizamname ve diğeri de Kara Ticaret Kanunu'na eklenen ve sigortacılığı düzenleyen maddeler olmak üzere iki yeni düzenleme yaptı. Kara Ticaret Kanunu'na eklenen 25 madde Osmanlı hukukunda kara sigortalarına ilişkin getirilen ilk hükümlerdi

31 *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi* ise poliçelerini Türkçe düzenliyordu (MUB, 1995, Cilt 3: 1151).

32 1884'te İstanbul'da kendini *Equitable Life* şirketinin temsilcisi olarak tanıtan bir kişi "saf" insanlara hayat sigortası yapmıştı ve şirket bundan son derece rahatsızdı (HATCHERIAN, 1898: 385). Bursa, İzmir ve Aydın civarındaki şüpheli bir Belçika şirketi için bkz. (TOPRAK, 1982: 74). Sahte şirketler konusuna İngiliz konsolosu da dikkat çekiyordu: "İstanbul ve iç bölgelerde [piyasa hakkında] bilgisiz halk arasında *sahte şirketlerin faaliyetlerinin engellenmesi* yolunda alınacak önlemler şüphesiz İngiliz sigortacılığının yararına değildir." (A&P İstanbul 1906 raporu: 22).

(SİGORTA REHBERİ, 1942: III, 3. kısım). Nizamname ile yabancı anonim şirketlere ve sigorta şirketlerine belirli bir "teminat akçesi"ni Osmanlı Bankası'na ödeme yükümlülüğü getiriliyordu. Ancak kapitüler ayrıcalıklarını sürdürmek isteyen konsolosluklar bu nizamnameye de itiraz etti.<sup>33</sup> Bütün yabancı şirketlerin aynı mevzuata tabi olması istenmediği gibi, yangının genişlememesi için mahalli idarelerce yıkılacak evlerin bedellerinin de sigorta şirketlerince ödenmesine ilişkin bir maddeye de itiraz ediliyordu. Osmanlı hükümeti sefaretlerin itirazını kabul etmeyince bu düzenleme de yürürlüğe konamadı (TOPRAK, 1982: 76-77).

Osmanlı Devleti 1 Ekim 1914 tarihinden geçerli olmak üzere Osmanlı topraklarında yaşayan yabancıların kapitülasyon olarak bilinen bütün mali, iktisadi, adli ve idari ayrıcalıklarını kaldırınca sigorta piyasası üzerindeki yasal düzenlemelere sefaretlerin itiraz imkânı da kalmadı. 13 Aralık 1914'te Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshâma Münkasım Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkındaki Kanun-u Muvakkat çıkarıldı ve ülkede faaliyette bulunan bütün yabancı şirketlere ticaret siciline tescil ve teminat gösterme zorunluluğu getirildi. Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bağlı ve sigorta şirketlerinin işlemlerini izleyip denetleyecek bir Sigorta Müdüriyeti kuruldu; şirketler yangın, hayat, deniz nakliyat gibi bütün sigorta işlemleri için teminat akçesi ödeyecek, sigorta tazminatları şirketin Osmanlı topraklarında şube ve acentalarının bulunduğu mahalde ödenecekti. Sigorta şirketleri ticari itibarı sağlam temsilciler atayabilecek ve sigorta poliçelerinde yer alan koşullar genel ahlak ve kamu düzenine aykırı olamayacaktı. Aynı tarihli "Temettü Vergisi Hakkında Kanun-u Muvakkat" ile Osmanlı topraklarında faaliyette bulunan bütün şirketler gelir vergisine tabi tutuldu. Sigorta şirketlerine yangın ve deniz nakliyat sigortası poliçeleri üzerinden % 3 ve hayat sigortası poliçeleri üzerinden % 2 oranında vergi kondu. 23 Mart 1916 tarihli bir kanunla da yabancı şirketlerin işlem ve yazışmalarında Türkçe kullanılması zorunluluğu getirildi (TOPRAK, 1982: 78-79; KAZGAN vd., 1998: 54). İttihat ve Terakki Partisi'nin "Milli İktisat" politikası dönemine rastlayan bu hükümler sigorta piyasasını düzenlemede etkili oldu.<sup>34</sup>

33 Örneğin İngiliz elçiliği Mart 1906 tarihli iki düzenlemenin "bu halleriyle kabul edilemez nitelikte oldukları"ni hükümete bildirmişti (A&P İstanbul 1906 raporu: 22).

34 Ancak savaştan sonra sigorta piyasasında işlerin yine eski seyrine döndüğü anlaşılmaktadır. "Memleketimiz sigorta teşkilatı hususunda istiklal ve serbestiye mâlik değildir. Kapitülasyonların mevcudiyeti her devlete mensub sigorta şirketlerinin Memâlik-i Osmaniyye'de bilâ-kayd ü şart icrâ-yı faâliyet etmesine meydan vermektedir. Harb-i Umumî esnasında devletçe kapitülasyonlar lağvedildiği zaman 3 Teşrînisânî 1330/1914 tarihinde bir kânun-u muvakkat neşredilerek anonim ve sermayesi eshama münkasım şirketler ile bilimûm sigorta şirketleri hakkında bazı ahkâm ve esasât vaz olunmuş ise de mütarekeden sonra Düvel-i Müttefikâ'ca kapitülasyonların lağvı kabul edilmediği cihetle kanun-u mezkûrdan muntazır olan fayda iktitâf edilememiştir. Binâenaleyh ecnebi şirketleri mensub oldukları devletlerin kânununa tevfiân hâlâ muamelede devam etmekte ve Memâlik-i Osmaniyye'de Türkçe'nün gayri ve Türklerin

Hükümetin Müslüman-Türk kesimin ticaret hayatına daha aktif şekilde katılmasını teşvik eden politikaları sonucu, yerli sermaye grupları da sigortacılık faaliyetini düşünmeye başladı ve yerli ve yabancı sermayenin ortak olduğu bazı şirketler kuruldu. Yabancılar da hem yeni düzenlemeler hem de savaş koşulları nedeniyle tamamen yabancı şirket olarak algılanmaktansa bünyelerinde yerli sermaye bulundurmaya uygun buluyorlardı. 1916'da *Milli Sigorta Şirketi* (Avusturya sermayesi ile) ve *Vatan Sigorta Şirketi*, 1918'de *İttihad-ı Milli Sigorta Şirketi* (Fransız sermayesi ile) kuruldu. Piyasadaki keskin rekabet kârları minimum düzeylere indirdiğinden, sigortacılık sadece iç piyasada çalışabilecek yerli sermaye gruplarını cezbetmiyordu. Yabancı şirketler ise Osmanlı piyasasında umdukları kadar kâr etmese ya da zarar etse bile bunu diğer piyasalardaki gelirleri ile karşılayabiliyordu.<sup>35</sup>

Tablo 9: 20. Yüzyıl Başlarında İstanbul ve Anadolu'da Şube/Temsilcilikleri Olan Bazı Sigorta Şirketleri

Sigorta Şirketi	Kuruluş Tarihi	İdare Merkezi/ Sermaye Grubu	Faaliyet Alanları
Rossia		St. Petersburg/Rus	Yangın, hayat, nakliyat, kaza
La Metropolitene*		Fransız	Yangın
La New York*		Fransız	Hayat
L'Universo*		İtalyan	Nakliyat
North British and Merchantile	1809	İngiliz	Yangın, hayat, deniz nakliyat
Union	1828	Paris/Fransız	Yangın, hayat
Caisse Paternelle*	1841	Paris/Fransız	Hayat
Star*	1843	İngiliz	Hayat
Premier Hongroise*	1857	Av-Mac.	Hayat

anlamadığı lisanlarla evrâk ve senedât teâtî eylemektedir. Ahâli kanununu bilmediği, lisanını anlamadığı bir ecnebi şirketle muameleye mecbur olduğu için ledelhâce bir ihtilaf zuhûrunda bilhassa ecnebi şirketlerin idare-i merkeziyyeleri mensub oldukları devletlerin memâlikinde olduğu için ikame ve takib-i davaya muvaffak olamamakta ve binnetice zarar görmektedir. Esasen sigorta hesabâtı Türklerin münevverlerinin bile kolaylıkla ihâta edemeyeceği derecede yüksek ve karışık olduğu cihetle halk bu yüzden de âzim zararlara dücâr olduğu gibi şirketlerle ahali arasında akd-i mukaveleye tavassut eden Ermeni, Rum simsarların ber-mu'tâd yaptıkları hileler de bahsedilen zararları taz'if etmektedir." (MUB, 1995, Cilt 3: 1150).

35 1908'den sonra Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin sayısı 120 civarındaydı (KAZGAN vd.,1998: 72). Fakat herhangi bir dönemde faaliyette bulunan şirket sayısını tam olarak belirleyebilmek çok güçtür. Bunun en önemli sebebi, piyasaya giren şirketleri belirleyebilmenin nisbi kolaylığına rağmen piyasadaki çekilen şirketleri belirlemenin güçlüğüdür.

Phenix Autrichien	1860	Viyana/Av-Mac.	Yangın, hayat
Friedrich Wilhelm*	1866	Berlin/Alman	Hayat
National*	1882	Bükreş/Romanya	Genel
Les Provinces Reunies*	1887	Brüksel/Belçika	Yangın
Osmanlı Umum Sigorta Şirketi	1893	İstanbul/Yabancı	Yangın, hayat, kaza
İhtiyat-ı Milli Hayat Sigorta O.A.Ş.	1911	İstanbul	Hayat
İzmir Nakliye Sigorta Şirketi	1917	İzmir	Nakliyat
Türkiye Milli Sigorta Şirketi (a)	1917	İstanbul/Avusturya	
İttihad-ı Milli Osmanlı Sigorta Şirketi (b)	1918	İstanbul/Fransız	
Osmanlı Milli Umum Sigorta Şirketi	1918	İstanbul	Genel
İktisat Anonim Şirketi (c)	1918	İstanbul/Türk	

*Kaynak: (Sırp Pırgıç Ermeni Hastanesi Aylık Dergisi Eylül 1999 Sayısı eki: 12-49; TOPRAK, 1982: 360-5; KAZGAN (vd.), 1998:58-65; ÖKÇÜN, 1997:226).*

*\*: 1894'te ülkede mevcut olmayıp daha sonra faaliyete geçen yabancı şirketler.*

*a: Avusturyalı Phenix de Vienne şirketi büyük ortak idi.*

*b: Fransız Union şirketi tarafından kurulmuştur.*

*c: Sigortacılığın yanısıra komisyonculuk ve bankacılık işlemleri ile de uğraşmak amacı güden şirket 1933'te feshedilmiştir.*

### III. Sonuç: Osmanlı Sigorta Piyasasının Bazı Özellikleri

1838 (ve diğer) serbest ticaret antlaşmalarının etkisi ve deniz ulaşımında devrim niteliğinde olan buharlı gemilerin yaygınlaşması ile kısa sürede artan Osmanlı-Avrupa ticaret hacmi ülkeye nakliye sigortacılığını getirmişti. 1870 sonrasında ise yangın, hayat, kaza, eşya sigortaları giderek hızlanan bir şekilde günlük hayata girmeye başladı. Geniş Osmanlı piyasası bütün sigorta dallarında, kapitüler ayrıcalıklardan yararlanan Avrupalı sermaye gruplarının ilgisini çekiyordu. Ancak şirketlerin piyasadaki tavırları, hükümetin sigorta piyasasını düzenlemede geç kalışı, nüfusun önemli bir kesiminin dini kaygılarla sigorta faaliyetine olumsuz bakışı, yabancı şirketlerin ticari hayattaki avantajları, yurtiçi sermaye birikiminin yetersizliği gibi unsurlar Osmanlı ekonomisinde sigorta piyasasının potansiyel gelişme imkânlarını kısıtladı ve Osmanlı döneminde sigortacılık yerli sermayenin ilgilendiği bir ekonomik faaliyet ol (a)madı. Piyasanın işleyişi ile zaman içinde ortaya çıkan ve piyasanın gelişimini sınırlandıran unsurlar şu genel başlıklar altında toplanabilir:

i) Şirketlerin davranışları: Birinci Dünya Savaşı dönemine kadar Osmanlı sigorta piyasasındaki sigorta şirketleri faaliyetlerine başlama, sürdürme ve bitirme konusunda herhangi bir yasal düzenlemeye tabi olmayıp tam bir serbesti içindeydi. Şirketler kâr maksimizasyonu güdüsüyle ve genel

merkezlerinden aldıkları talimatlara göre hareket ediyor, sigorta poliçelerini kendi dillerinde düzenliyor, anlaşmazlık halinde kendi ülkelerindeki mahkemeleri yetkili gösteriyor, sigortayı diledikleri zaman feshetme hakkını saklı tutuyordu. İlk olarak Avrupa'nın önde gelen sigorta şirketleri piyasaya girmişti ve isimlerini duyurmak, sigorta fikrinin yayılmasını sağlamak amacıyla taahhütlerini yerine getiriyordu. Primleri mümkün olduğunca düşük tutabilen, tazminat ödemelerini vaktinde yapan, yetenekli temsilcilere sahip olan bir şirket piyasada derhal iyi bir itibarın sahibi oluyordu. Ancak zamanla kasıtlı yangınların çoğalması ve piyasaya sonradan giren "ikinci derece" şirketlerin yarattığı rekabet piyasaya ve önde gelen şirketlere zarar vermeye başladı. Prim rekabeti nedeniyle fiyatı ucuzlayan sigorta hizmetinde müşteri risklerinin ve zararların artması üzerine şirketler kendi çıkarlarını ön plana aldı. Kanuni denetimsizlikten de faydalanan şirketlerin taahhütlerini yerine getirme konusundaki isteksizlikleri, müşterinin bilmediği dillerde poliçe düzenlenmesi, sahte şirketlerin dolandırıcılığı gibi gelişmeler halk arasında sigortacılık için olumsuz kanaat oluşturuyordu.

Öte yandan şirketlerin ahşap binaların yüksek yangın riskini karşılamak için yüksek prim oranları belirlemesi de sigortayla yeni tanışmakta olan ve geçimlik düzeyde yaşayan nüfusun fazla olduğu bir ekonomide müşteri potansiyelini sınırlıyordu. "Paranın kıt...olduğu bir yerde hayat ve mal sigortası büroları için az iş imkanı olacak"tı (A&P Trabzon 1894 raporu: 5); çünkü potansiyel müşteri grubunun büyük bir kesimi bütçelerinden sigorta için ayıracakları payı, günümüz iktisat teorisindeki ifadesiyle, "cepten çıkan maliyet" (out of pocket costs) olarak görüyor ve fazla ağırlıklandırıyor.

ii) Müşterilerin davranışları: 1890'lardan itibaren artan kasıtlı yangınlar Osmanlı sigorta piyasasının işleyişini etkileyen bir unsurdur. Kasıtlı yangınların yaygınlığı ve nüfusun çoğunluğunun yaşadığı ahşap binaların normal koşullarda dahi yangın riskinin fazlalığı nedeniyle yangın sigortası primleri yüksekti. İstanbul'da 1900'de ve İzmir'de 1912'de olduğu gibi, sigorta şirketlerinin bir yıl içinde yangınlar için ödedikleri tazminat tutarı sık sık o yılın yangın sigortası primleri gelirini aşıyordu ve zaten yüksek olan primlerin daha da artırılması düşünülüyordu (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 23; A&P İzmir 1912-1913 raporu: 16).

Her iki şehirde de özellikle Müslüman-Türk nüfusun oturduğu mahallelerde kundakçılığın yaygın olduğu belirtiliyordu. Sigorta kavramı ile yeni tanışan ve bunu bir kazanca dönüştürebileceğini düşünen yerli kesimlerin yerleşim birimleri ile sigorta kavramına aşina olan yabancı nüfusun yerleşim birimleri arasındaki yangın oranlarındaki farklılık sigorta şirketlerinin dikkatini çektiğinden "büyük Avrupa şirketleri farklı mahalleler arasında risklerini dikkatlice paylaşarak iş yapmakta"ydı. İstanbul'da "kundakçılık yaygın" olduğundan "burada iş yapacak bir firma için [şirket çıkarını gözetecek] işinin

ehli bir temsilci bulmak zorunlu" idi (A&P İstanbul 1892 raporu: s.13). Nisan 1901'de yürürlüğe konan yeni ortak prim tarifesinin de "kasıtlı yangınları azaltmaya yönelik" etkileri olduğu söyleniyordu (A&P İstanbul 1901 raporu: 28).

İzmir'de Şubat 1899'da yürürlükteki ortak tarife uygulaması kaldırılarak şirketlerin prim oranlarını serbestçe belirlemesi kararlaştırılmıştı. Fakat konsolosa göre "müşteriler arasında ayırım yapılmaksızın kabul edilecek risklerin sadece kundakçılığı artıracığı korkusu var"dı. "Görece çok az evin sigortalandığı şehrin Türk mahallerinde hemen hemen hiç yangın olmaması olgusu bu görüşü güçlendirmekteydi (A&P İzmir 1897-99 raporu: 21). Bu ifadeden çıkan sonuç prim oranlarının yüksekliği ile evlerini sigortalatma oranı düşük kalan bir kesimin, primlerin indirilmesi sonucu sigorta satın alabileceği ve sonra da bunu sigorta şirketlerden tazminat almak için bir fırsat olarak değerlendirebileceği ihtimalinin yüksekliğidir. Bu tip bir davranış sigorta fikri ve anlayışının tam olarak yerleşmediği ve şirketlerle müşteriler arasında tam bir güvenin oluşmadığı bir piyasa arkaplanında anlaşılabilmektedir.<sup>36</sup> Karşılıklı güvenin yerleşmediği piyasada kundakçılık sürüyordu ve 1911 başlarında "önceki yıllara oranla daha fazla kontrol altına alınmış"tı (A&P İzmir 1911 raporu: 12).<sup>37</sup>

Böylece piyasadaki şirketler bir ikileme karşı karşıya idi: yüksek primler uygulanırsa müşteri portföyü daralıyor, düşük primler uygulanırsa düşük gelirli olup sigorta tazminatını kolay bir kazanç yolu olarak gören müşteriler sigorta satın alabileceğinden şirketin zarar olasılığı artıyordu. Sigortacılıkta riskin havuzlanması olarak bilinen "ortalama" bir prim oranı uygulanması da çözüm değildi. Çünkü ortalama primlere dayanan şirket yangın halinde müşterilerine ortalama bir tazminat ödeyebilirdi; oysa yüksek gelirli olan ve değerli konutlarda oturan müşteriler böyle bir durumda zararlarının tamamını karşılayamayacakları için sigorta satın almayacaklardı.<sup>38</sup> Bu nedenle Osmanlı

36 Bu davranış günümüz iktisat teorisinde "bilgi asimetrisi" başlığı altında incelenmekte ve "moral hazard" olarak adlandırılmaktadır. Bireyler bir riske karşı sigortalı değilken risk gerçekleşirse ortaya çıkacak zararın tamamından sorumlu olacaklarından riskin gerçekleşmemesi için azami dikkat göstermekte, fakat sigortalı oldukları zaman bu korumanın derecesine/miktarına güvenerek riskin gerçekleşme olasılığını artırıcı davranışlarda bulunabilmektedir.

37 Trabzon'da ise yangın sigortacılığının yeni yayıldığı dönemde "yangınlar nadir"di (A&P Trabzon 1894 raporu: 5).

38 Bu davranış günümüz iktisat teorisinde "bilgi asimetrisi" başlığı altında incelenmekte ve "adverse selection" olarak adlandırılmaktadır. Bireyler sigortalandıkları riskin gerçekleşme olasılığını sigorta şirketinden daha kesin olarak biliyorsa, şirketin belirlediği primler riskin gerçek olasılığını yansıtmayacak ve şirket müşterileri bakımından ters bir seçim yapmış olacaktır. Yukarıdaki örneğe dönersek, birey sigorta şirketinin belirlediği orandan sigorta satın alsa ve şirket tarafından "normal riskli" bir müşteri olarak görülse bile aslında sigortayı satın aldığı andan itibaren kasten yangın çıkartıp şirketten tazminat almayı düşünüyor olabilir. Bu durumda şirketin yangın riski için belirlediği prim oranı o müşterinin gerçek risk olasılığını yansıtmamakta ve şirket o müşteri örneğinde "ters bir seçim" yapmış olmaktadır.

piyasasındaki yangın sigortası şirketleri kendileri için uygun prim oranını belirlemede bir hayli güçlük çekmiş, kasıtlı yangınların yaygınlığı yüzünden müşterilere normal yangınlarda da ödeme güçlükleri çıkarmış ve şirket-müşteri ilişkisi karşılıklı güvene dayanmamış görünmektedir.

iii) Dini kaygılar: Müslüman nüfusun inanışları ve kadercilik ve tevekkül gibi duyguları gereği sigortaya karşı oluşu, piyasa hacmi üzerinde önemli bir kısıt idi. Dönemin şer'i hukukunda sigorta ile ilgili bir hüküm bulunmamakla birlikte din gereği kaderciler olan halk sigortayı "Frenk" işi ve icadı kabul ederek dini esaslara aykırın buluyor, sigorta yaptırıldığı takdirde Allah'ın iradesine karşı gelinmiş olunacağı düşünülüyordu. Sigortayı şans oyununa benzettikleri için karşı çıkanlar da vardı. 1870 Beyoğlu yangınından sonra sigorta poliçeleri çıkarmaya başlayan şirketler Şeyhülislam'dan, sigortanın dini açıdan uygun olduğunu belirten bir fetva almışlardı. Fetva insanların Allah tarafından verilen varlıklarını koruma hakkına sahip olduklarını belirtiyordu. Böylece Müslümanlar da dini açıdan "sakıncasız" olduğu "onaylandığı" için yangın sigortası satın almaya başladı. Ancak yine de sigortaya karşı olumsuz bakış sürüyordu (ELVEREN, 1996: 30-31).<sup>39</sup> Bu olumsuz dini kanaati kırmak için Fransız sigorta şirketi Union 1911'de bir müşterisini, hayat sigortasının "meşruiyeti" hakkında bir fetva alması için Şeyhülislam'a sevketti. 1913 tarihli cevabi fetvaya göre sigorta bedelinin helâl olabilmesi için sigorta şirketinin yabancı bir ülkede bulunması ve sözleşmenin böyle bir şirketle yapılması gerekiyordu. Yani ülkede kurulmuş bir sigorta şirketiyle yapılacak bir sigorta sebebiyle alınacak sigorta bedeli helâl olmayacaktı (SİGORTA REHBERİ, 1942: IV-V, 1. kısım; KAZGAN vd., 1998: 13, 56). Karar dönemin dini otoritesinin sigorta kavramına bakışını göstermesi bakımından ilginçtir. Bu bakış Müslüman-Türk nüfus kesiminin sigorta satın almaya yönelişini güçleştirdiği kadar sigorta sektöründe yatırıma yönelişini de geciktirmiştir. Osmanlı Devleti'nde ancak 1916 sonrasında yabancı sermaye ile ortaklık kurarak faaliyete geçen yerli şirketler görülmüştür.

iv) Sosyal ve ekonomik yapı: Ülkenin sosyal ve ekonomik yapısı da sigorta piyasasını yakından etkiledi. Daha önce değinilen kişilerin satın alma güçlerinin düşüklüğünün yanı sıra modern şehir hayatına ve sosyal devlet anlayışına geçişin gecikmesi ile (loncaların orta sandıkları gibi) toplumdaki geleneksel dayanışma ilişkilerinin büyük ölçüde devam etmesi kişileri bunlar dışında bir güvence aramaya yöneltilmiyordu. 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da sigorta sektörünün gelişimi, sanayileşme ve şehirleşme sonucu "yalnızlaşan" modern toplum insanının güvence arayışının artışı ile ilişkiliydi.

<sup>39</sup> Bu fetvaya rağmen "...sigorta meselesinde unsur-ı İslâm öteden beri muhteriz bir vaziyettedir. Müslümanlar sigorta muamelâtının esasât-ı İslâmiyye'ye mugayir olduğuna itikad ederek emlakini sigortaya vaz etmekle kaza ve takdir-i ilâhiye muhalefet etmiş olacaklarını zannetmektedirler." (MUB, 1995, Cilt 3: 1151). 1908'de hâlâ "hayat sigortası dindar Konya'da önyargı ile karşılaştığından [bu alanda] çok az iş yapılabiliyor"du. A&P İstanbul 1908 raporu, s.30.

Oysa Osmanlı toplumunda böyle bir tecrübe yaşanmamıştı ve 1922 gibi geç bir tarihte bile hâlâ ahaliyi sigortanın faydalarına ikna etmeye yönelik çabalar sürüyordu.<sup>40</sup>

Bu özellikler ışığında Osmanlı sigorta piyasası ile ilgili bir de tesbit yapmak mümkündür; piyasa zaman içinde "eksik rekabet" özellikleri ağır basan bir yapıdan daha "rekabetçi" bir yapıya yönelmiş gibidir. Yasal düzenlemelerin eksikliği ve müşteriler nezdindeki itibarları, piyasadaki şirketlere bir dereceye kadar monopol gücü sağlıyordu. Müşterilerin satın aldıkları hizmet konusunda "tam bilgiye sahip olmayışı" da bu monopol gücüne katkıda bulunuyordu. Müşteriler yabancı dilde düzenlenmiş sözleşmeler nedeniyle aleyhlerine olabilecek pek çok hususu bilmiyor, şirketlerin belirlediği prim oranları hakkında da net bir fikre sahip olamıyordu. Çünkü şirketler prim düzeylerini ekonomik temellerden yoksun bir şekilde tamamen piyasadaki itibarlarına göre belirleyebiliyordu. Piyasadaki şirket sayısı arttıkça, şirketler Osmanlı piyasasındaki paylarını korumak ya da genişletmek için genel merkezlerinin izin verdiği ölçüde bir fiyat indirimine gitti; aralarında "ortak" bir prim tarifesi uygulama çabaları şirketlerin sundukları hizmetin fiyatını yakınlaştırıyordu. Sürdürülebildiği ölçüde "tek fiyat" uygulaması ve özellikle şirketlerin hareket alanını belirleyen 1908 sonrasındaki hukuki düzenlemeler piyasanın daha "rekabetçi" bir yapıya geçişini sağlamış görünmektedir.

## Kaynakça

- PARLIAMENTARY PAPERS, ACCOUNTS and PAPERS (1855-1914), *Commercial Reports from Consular Offices in Turkey* (annual reports, Great Britain) (Türkiye'deki konsoloslardan Londra'ya gönderilen ticaret raporlarının İstanbul, İzmir, Trabzon konsolosluk bölgelerine ait ciltleri).
- ACCOUNTS and PAPERS (1843), *Commercial Tariffs and Regulations Part VIII, Ottoman Empire*, Vol. 57.
- BASKICI, M. Murat (2000), *Ondokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Dönüşüm* (A.Ü. S.B.E. Yayınlanmamış Doktora Tezi).

40 "Sigorta a'sâr-ı ahîrde ihdâs edilmiş bir usûl olmak itibariyle bunun için kütüb-i kadîme-i İslâmiyye'de mümsek aramak bit-tabî doğru değildir. Şu halde sigortanın kumara, piyangoya ve sâir talih oyunlarına teşbih edildiği anlaşılıyor...Fakat sigortanın bunlarla mukayesesî doğru olmayıp...bir müslim emlakini sigorta ettirmekle bilakis hem kendinin hem de milletin servetinden bir cüzünü teleften, ziyâ'dan kurtarmış ve binnetice efrâdından olduğu unsur-ı İslâm'ın ledelhâce dine ve dünyaya hizmet etmiş olur. Sigortadan alınacak para ile tekaüd ve mazûliyet için hükümetten alınan maaş arasında zerre kadar fark olmadığından ulemâ'yı İslâmiyye tekaüd ve mazûliyyet maaşını itiraz etmeyerek seve seve aldıkları gibi hiç olmazsa bir "kîle" kavli bularak halkı sigortadan tenfir değil bilakis teşvik ve terğîb etmeleri de arzu olunur husûsâttandır. Diğerlerinden sarf-ı nazar yalnız Meşrûtiyet'ten sonra İstanbul'da babadan kalma yegâne serveti olan hânesi yanan yirmi bin Müslüman ailesinin sigortasızlık yüzünden dücâr olduğu zarar düşünülürse bu işte ne derece isticâl lâzım geldiği takdir olunur." (MUB, 1995, Cilt 3: 1151).



- ELVEREN, Ali Haydar (1996), *Evolution of the Turkish Insurance Sector and the Reinsurance Monopoly* (Ankara: T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü Araştırma ve İnceleme Dizisi No:2).
- HATCHERIAN, N. (1898), *Le Fonctionnement de L'Assurance en Turquie* (Paris: Extrait de la Revue Internationale des Assurances).
- KARPAT, Kemal (1985), *Ottoman Population 1830-1914* (Madison: University of Wisconsin Press).
- KAZGAN, H/SOYAK, A/-KORALTÜRK, M. (1998), *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacı Koç Allianz* (İstanbul).
- OSMAN NÜRİ (ERGIN) (1995), *Mecelle-i Umûr-ı Belediye Cilt 3* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No: 21).
- OWEN, R. (1981), *The Middle East in the World Economy 1800-1914* (London and New York: Methuen).
- ÖKÇÜN, Gündüz (1997), "1909-1930 Yılları Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Bankalar," *İktisat Tarihi Yazıları* (Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayını No: 58): 213-278.
- PAMUK, Şevket (1984), *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)* (Ankara: Yurt Yayınları).
- SIGORTA REHBERİ 1942 (İstanbul: 1944).
- SURP PIRGİÇ ERMENİ HASTANESİ AYLIK DERGİSİ (1999), *Surp Pırgıç Ermeni Hastanesi 1900-1910 Salnamelerinde İlan ve Reklamlar* (İstanbul: Eylül 1999 Sayısı ekil).
- T.C. TİCARET BAKANLIĞI SİGORTA MURAKABE KURULU (1974), *Cumhuriyetin 50. Yılında Sigortacılığımız* (İstanbul: Yayın no: 15).
- TOPRAK, Zafer (1982), *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918* (Ankara: Yurt Yayınları).
- YÜCESAN, Osman (1960), *Yangın Sigortaları Kaideleri ve Tatbikatı* (İstanbul: Sigorta Tatbikatçıları Cemiyeti Neşriyatı, No:2).