

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

Vasfi ASLAN

AKDENİZ'DE DENİZ KAZALARI VE OSMANLI DÖNEMİ DENİZ SİGORTACILIĞI  
UYGULAMALARI

Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2025

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

Vasfi ASLAN

AKDENİZ'DE DENİZ KAZALARI VE OSMANLI DÖNEMİ DENİZ SİGORTACILIĞI  
UYGULAMALARI

Danışman

Doç. Dr. Erdal TAŞBAŞ

Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2025

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,**

Vasfi ASLAN'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Mustafa Ali UYSAL (İmza)

Üye (Danışmanı) : Doç. Dr. Erdal TAŞBAŞ (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Yunus ALHAN (İmza)

Tez Başlığı: Akdeniz'de Deniz Kazaları ve Osmanlı Dönemi Deniz Sigortacılığı Uygulamaları

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 01 / 08 /2025

Mezuniyet Tarihi : ... /... /2025

(İmza)  
Prof. Dr. Tuncer DEMİR  
Müdür



## **AKADEMİK BEYAN**

**T.C**

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**

**AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ;**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Akdeniz’de Deniz Kazaları ve Osmanlı Dönemi Deniz Sigortacılığı Uygulamaları” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim.

(İmza)

Vasfi ASLAN



**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü**

| ÖĞRENCİ BİLGİLERİ             |                                                                              |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Adı-Soyadı                    | Vasfi ASLAN                                                                  |
| Öğrenci Numarası              | 202255005007                                                                 |
| Anabilim Dalı                 | Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları                                       |
| Programı                      | ( X ) Yüksek Lisans ( ) Doktora                                              |
| Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı | Doç. Dr. Erdal TAŞBAŞ                                                        |
| Turnitin Ödev Numarası        | 2726876193                                                                   |
| Tez Başlığı                   | Akdeniz’de Deniz Kazaları ve Osmanlı Dönemi Deniz Sigortacılığı Uygulamaları |

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Müdürlüğüne**

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmamın a) Kapak Sayfası, b) Giriş, c) Genel Bilgiler, d) Gereç ve Yöntem, e)Bulgular ve f) Sonuç ve Öneriler kısımlarından oluşan toplam 108 sayfalık kısmına ilişkin, 08 / 08 / 2025 Turnitin adlı intihal tespit programından Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıda detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır.

Uygulanan filtrelemeler ve Yüzdelik Karşılıkları:

- 1- Alıntılar hariç: % 06
- 2- Alıntılar Dahil: % 13

Akdeniz Üniversitesi “Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları”nı inceledim ve bu Uygulama Esasları’nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Vasfi ASLAN

**DANIŞMAN ONAYI**

UYGUNDUR

Doç. Dr. Erdal TAŞBAŞ

08 / 08 / 2025

**Açıklamalar**

- 1- Tez Çalışması Orijinallik Raporu tezin yalnızca “Kapak Sayfası”, “Giriş”, “Genel Bilgiler”, “Gereç ve Yöntem”, “Bulgular”, “Tartışma”, “Sonuç ve Öneriler” bölümlerinden oluşan kısmın tek bir dosya olarak intihal engelleme yazılımına yüklenmesi ile alınır.
- 2- Yazılıma yükleme yapılırken “Dosya Başlığı” (document title) olarak tez başlığının tamamı, “Yazar Adı” (author's first name) olarak öğrencinin adı, “Yazar Soyadı” (author's last name) olarak öğrencinin soyadı bilgisi yazılır.
- 3-İsteğe bağlı ayarlar kısmından; “Ödevleri şuraya gönder?” seçeneği mutlaka **DEPO YOK** şeklinde işaretlenmesi gerekmektedir.
- 4- Benzerlik oranında tüm sorumluluk öğrenciye aittir.
- 5- Tez savunma sınavı sonrasında başarılı bulunan öğrenci, tez savunma sınavı tarihi sonrasında tezde yapılmış muhtemel değişiklikleri içeren dosya kullanılarak alınmış ikinci bir intihal raporundaki bilgiler kullanılarak hazırlanmış ve tez danışmanı tarafından onaylanarak imzalanmış ikinci bir Raporu ve Beyanı Enstitüye teslim etmekle yükümlüdür.

## İÇİNDEKİLER

|                           |      |
|---------------------------|------|
| ŞEKİLLER LİSTESİ .....    | ii   |
| TABLOLAR LİSTESİ .....    | iii  |
| GÖRSELLER LİSTESİ.....    | iv   |
| KISALTMALAR LİSTESİ ..... | vi   |
| ÖZET .....                | vii  |
| ABSTRACT .....            | viii |
| ÖNSÖZ .....               | ix   |
| GİRİŞ.....                | 1    |

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### DENİZCİLİK TARİHİ VE OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. Denizcilik Tarihi .....                               | 7  |
| 1.2. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişim Süreci ..... | 9  |
| 1.2.1. Deniz Ticareti Faaliyetleri .....                   | 13 |
| 1.2.2. Denizcilik Teknolojisi .....                        | 16 |
| 1.2.2.1. Tersaneler ve Gemi İnşası .....                   | 17 |
| 1.2.2.2. Osmanlı Donanmasında Gemi Türleri .....           | 22 |
| 1.2.2.3. Lojistik Yapılar ve Limanlar .....                | 33 |

### İKİNCİ BÖLÜM

#### OSMANLI DEVLETİNDE DENİZ KAZALARI

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| 2.1. Deniz Kazaları .....                     | 38 |
| 2.2. Osmanlı Devleti'nde Deniz Kazaları ..... | 48 |

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### DENİZ SİGORTACILIĞI VE OSMANLI DEVLETİ

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| 3.1. Sigortacılığın Tarihsel Seyri .....                       | 55 |
| 3.2. Deniz Sigortacılığının Osmanlı Devleti'ne Girişi.....     | 63 |
| 3.3. Osmanlı Devleti'nde Deniz Sigortacılığının Gelişimi ..... | 70 |
| SONUÇ .....                                                    | 81 |
| KAYNAKÇA.....                                                  | 87 |
| ÖZGEÇMİŞ .....                                                 | 94 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 1: Osmanlı Denizcilik Stratejisi .....                 | 13 |
| Şekil 2: Tersane-i Amire’de İnşa Edilen Gemi Çeşitleri ..... | 26 |



## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 1: Osmanlı Döneminde Denizcilik Ekonomisi Unsurları .....                                 | 14 |
| Tablo 2: Osmanlı Denizcilik Tarihinin Anahtar Unsurları.....                                    | 15 |
| Tablo 3: 1510 ve 1710 Yılları Arasında Tersane-i Amire’de Gemi İnşası .....                     | 19 |
| Tablo 4: Gelibolu’da 1475 ve 1518 Yıllarında Donanma ve Tersane Hizmetinde Görev Yapanlar.....  | 21 |
| Tablo 5: Osmanlı Denizcilik Dönemlerinin Özellikleri .....                                      | 34 |
| Tablo 6: 17. Yüzyıl Limanların Ekonomik Katkısı.....                                            | 35 |
| Tablo 7: Dış Etkenlerin Gemi Kazalarına Etkisi .....                                            | 52 |
| Tablo 8: Osmanlı Dönemi ve Geç Dönem Deniz Sigortacılığı Uygulamalarının Karşılaştırılması..... | 73 |

## GÖRSELLER LİSTESİ

|                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Görsel 1: Alanya Tersanesi.....                                                                                                                        | 17 |
| Görsel 2: Tersane-i Amire, (Piri Reis, Kitab-ı Bahriye).....                                                                                           | 19 |
| Görsel 3: Osmanlı Kadırgası, 1720 .....                                                                                                                | 22 |
| Görsel 4: Şehbaz-ı Bahri Kalyonu.....                                                                                                                  | 24 |
| Görsel 5: Barbaros Zırhlısı (1910).....                                                                                                                | 25 |
| Görsel 6: Osmanlı Baştardası .....                                                                                                                     | 27 |
| Görsel 7: II. Osman'ın Baştardası .....                                                                                                                | 27 |
| Görsel 8: II. Beyazıd döneminde yapılmış bir göge.....                                                                                                 | 28 |
| Görsel 9: Venedik Mavnası .....                                                                                                                        | 29 |
| Görsel 10: Barbaros Hayrettin Paşa.....                                                                                                                | 30 |
| Görsel 11: Barbaros Hayreddin Paşa Donanması, Toulon Limanı 1543 .....                                                                                 | 31 |
| Görsel 12: Göke.....                                                                                                                                   | 31 |
| Görsel 13: Baştanda-i Hümayün .....                                                                                                                    | 32 |
| Görsel 14: Piri Reis'in 1513 Yılında Hazırladığı Haritasında Resmettiği Portekiz “Barça”sı Nao’su.....                                                 | 33 |
| Görsel 15: Marsilya Limanı’nda Osmanlı Kadırgaları, 1543.....                                                                                          | 35 |
| Görsel 16: Deniz Kazasına İlişkin Arşiv Vesikası .....                                                                                                 | 42 |
| Görsel 17: Deniz Kazası Sonrası Osmanlı Devleti’nin Yağmalama Önleyici Faaliyetlerine İlişkin Bir Arşiv Vesikası .....                                 | 44 |
| Görsel 18: Kızlan Batığı’nda ortaya çıkarılan ahşap yapı elemanları .....                                                                              | 49 |
| Görsel 19: Araştırma ve Enkaz Alanı.....                                                                                                               | 50 |
| Görsel 20: Kızlan Osmanlı Batığı .....                                                                                                                 | 52 |
| Görsel 21: Osmanlı Devleti’nin Sigortacılığa İlişkin Yaklaşımını Gösteren Bir Arşiv Vesikası .....                                                     | 58 |
| Görsel 22: 1845 Tarihli Düzenlenmiş Sigorta Poliçesi Örneği .....                                                                                      | 60 |
| Görsel 23: 1864 Tarihli Düzenlenmiş Sigorta Poliçesi (3 sayfa) .....                                                                                   | 61 |
| Görsel 24: Kapudân-ı Derya Tarafından Kaleme Alınan ve Gemi Kazasındaki Kayıpların Devlet Tarafından Karşılanması Talebini İçeren Resmi Bir Evrak..... | 64 |
| Görsel 25: Osmanlı’nın Sigortacılığa Yaklaşımını Gösteren Bir Arşiv Vesikası .....                                                                     | 66 |
| Görsel 26: Birleşik Krallık Ticaret Kurulu Tarafından Osmanlı Devleti Makamlarına Gönderilen Örnek Bir Teknik Rapor .....                              | 67 |

|                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Görsel 27: Amasralı Mustafa Reisin, Dört bin Kilelik Sivri Kılıklı Martikosunun Sened-i Bahrisi.....         | 75 |
| Görsel 28: Deniz Kazası Sonrası Sigortacılık Uygulamasına İlişkin Bir Arşiv Vesikası .....                   | 76 |
| Görsel 29: Deniz Kazası Sonrası Osmanlı Devleti’nin Diplomatik İlişkilerine İlişkin Bir Arşiv Vesikası ..... | 78 |



## KISALTMALAR LİSTESİ

|       |                            |
|-------|----------------------------|
| akt.  | aktaran                    |
| bkz.  | bakınız                    |
| yy.   | yüzyıl                     |
| vd.   | ve diğerleri               |
| (BOA) | Başbakanlık Osmanlı Arşivi |



## ÖZET

Bu çalışma, Dünya denizcilik tarihinin gelişim sürecinin yarattığı mirasın Osmanlı denizcilik tarihini nasıl etkilediği ve buna bağlı olarak Osmanlı döneminde Akdeniz’de meydana gelen deniz kazalarının niteliği ile deniz sigortacılığı sisteminin tarihsel gelişimini incelemektedir. Denizcilik faaliyetleri, ekonomik, askeri ve kültürel açılardan tarih boyunca stratejik önem taşımıştır. Stratejik önem söz konusu olunca ilk akla gelen yerlerden biri olan Akdeniz’dir. Büyük su kütlesinin çevrelediği bölge tarih sahnesinde farklı uygarlıkların karşılaştığı, ticaret yaptığı ve çatıştığı önemli bir coğrafya olmuştur. 14. yüzyıldan itibaren bu coğrafyada etkinlik göstermeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu da donanma teşkilatı, tersaneler ve gemi teknolojileriyle ilgili önemli adımlar atmıştır. Ancak artan deniz trafiğiyle birlikte meydana gelen deniz kazaları, ciddi mal ve can kayıplarına yol açarak düzenleyici önlemlerin geliştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Bu çerçevede deniz sigortacılığının hem ekonomik sürdürülebilirlik hem de ticari güvenlik açısından önem kazanmasıyla birlikte devletler çeşitli önlemler almak zorunda kalmışlardır. Osmanlı Devleti bu sistemi Batı’dan doğrudan ithal etmek yerine kendi dini, iktisadi, kültürel ve sosyal dinamiklerine uyarlayarak benimsemiştir. Özellikle Tanzimat sonrası dönemde, Avrupa kaynaklı sigorta şirketlerinin Osmanlı topraklarında faaliyet göstermesiyle sigorta uygulamaları kurumsal hale gelmiş ve Osmanlı hukuk sistemine entegre edilmiştir. Çalışmada denizcilik tarihi, Osmanlı denizciliği ile deniz kazalarının sosyal, ekonomik ve hukuki boyutları değerlendirilmiştir. Denizcilik faaliyetlerinin Osmanlı devlet yapısındaki yeri, tersaneler, gemi türleri ve teknolojik gelişmelerle birlikte ele alınmıştır. Tez çalışması bu yönüyle Osmanlı denizcilik tarihi ve deniz kazalarına bağlı olarak gelişen sigortacılık faaliyetlerini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik Tarihi, Osmanlı Devleti, Akdeniz Deniz Kazaları, Deniz Kazaları, Deniz Sigortacılığı.

## ABSTRACT

This study examines how the legacy of world maritime history influenced Ottoman maritime practices and explores the nature of maritime accidents in the Mediterranean during the Ottoman period, along with the historical development of the maritime insurance system. Throughout history, maritime activities have held strategic importance in economic, military, and cultural contexts. The Mediterranean region has long served as a vital crossroads for various civilizations, facilitating trade, interaction, and conflict. With its emergence as a dominant power in the region from the 14th century onward, the Ottoman Empire made significant advances in naval organization, shipbuilding, and maritime technology. However, the increasing volume of sea traffic brought about a rise in maritime accidents, resulting in substantial losses of life and property, thereby necessitating the development of regulatory measures.

In this context, maritime insurance gained importance for both economic sustainability and commercial security, prompting states to implement various precautions. Rather than directly adopting Western models, the Ottoman Empire adapted the insurance system to its own religious and social framework. Especially following the Tanzimat reforms, the activities of European insurance companies within the Empire led to the institutionalization of insurance practices, which were subsequently integrated into the Ottoman legal system. This study evaluates maritime history, Ottoman naval practices, and the social, economic, and legal dimensions of maritime accidents. It also explores the role of maritime activities in the Ottoman administrative structure, considering shipyards, vessel types, and technological advancements. In doing so, the study aims to analyze the evolution of maritime insurance as a response to the risks inherent in Ottoman seafaring.

**Keywords:** Maritime History, Ottoman Empire, Mediterranean Maritime Accidents, Shipwrecks, Marine Insurance.

## ÖNSÖZ

Tarihsel süreç içerisinde deniz ticareti, sadece ekonomik bir faaliyet olmaktan öte, medeniyetlerin gelişiminde ve uluslararası ilişkilerin şekillenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur. Akdeniz havzası ise bu ticaretin kalbi olarak, çok sayıda uygarlığın etkileşim alanı olmuştur. Deniz kazaları ve bu kazaların hukuki sonuçları, deniz taşımacılığının ayrılmaz bir parçası olarak sigorta kurumunun doğuşunu ve gelişimini beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e uzanan çizgide, Akdeniz'de deniz kazalarına bağlı olarak deniz sigortacılığının tarihsel gelişimi ve hukuki temelleri ele alınmış, alandaki dönüşüm hem kurumsal hem de toplumsal dinamikler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Tez çalışmam süresince hem kaynak taraması hem de literatür incelemesi yoluyla ulaştığım verileri sistematik ve akademik bir çerçevede analiz etmeye özen gösterdim. Bu süreçte elde edilen bulguların yalnızca tarihsel bir anlatı sunmakla kalmayıp, aynı zamanda günümüz deniz hukuku ve sigortacılığına da yansımalarının görülmesi de hedeflenmiştir.

Bu çalışmanın ortaya çıkması sürecinde, bilime olan sevgisi ile desteğini esirgemeyen başta emeği geçen tez danışmanım Doç. Dr. Erdal TAŞBAŞ olmak üzere, akademik yönlendirmeleri ve yapıcı eleştirileri ile Tez Savunma Sınav Jüri üyeleri olan kıymetli hocalarım Doç. Dr. Mustafa Ali UYSAL ile Dr. Öğr. Üyesi Yunus ALHAN'a teşekkürü bir borç bilirim. Bu sürecin bana kazandırdığı değerli hocam Dr. Mahmut DEMİR'e arşiv taraması ve Osmanlıca vesika çevirileri konusunda verdiği desteği için ayrıca teşekkür ederim. Yüksek Lisans öğrenimim boyunca desteklerini esirgemeyen ve bana her koşulda sabır ve anlayışla destek olan aileme, arkadaşlarıma ve hocalarıma da şükranlarımı sunarım.

Bu tez, deniz kazalarının bir sonucu olan deniz sigortacılığı tarihine, denizcilik faaliyetlerinin gelişimine ve bu faaliyetlerin günümüze yansıma sürecindeki dönüşümüne ilgi duyan araştırmacılar ile denizcilik faaliyetleri alanında çalışan akademisyenler için bir katkı sunabilmişse, hedeflediğim amacı gerçekleştirmiş olacağım.

Vasfi ASLAN

## GİRİŞ

Denizler, tarih boyunca insanların temel ihtiyaçlarını karşılamaları, farklı bölgelere ulaşmaları ve ticari faaliyetlerini gerçekleştirmeleri açısından hayati bir unsur olmuştur. İlk çağlardan itibaren medeniyetlerin gelişiminde önemli bir rol oynayan denizler, aynı zamanda çeşitli riskleri ve tehditleri de beraberinde getirmiştir. İnsanlığın toplumsal yaşama geçişi ve teknik becerilerinin ilerlemesiyle birlikte denizcilik faaliyetlerinde kullanılan araçlar, yöntemler ve güvenlik önlemleri de dönüşüme uğramıştır. Kayık, sal, sandal gibi ilkel ulaşım araçlarından buharlı ve zırhlı gemilere uzanan süreçte denizlerdeki faaliyetler hem coğrafi keşiflere hem de askeri ve ticari gelişmelere öncülük etmiştir. Bu doğrultuda Akdeniz, tarih boyunca farklı uygarlıkların karşılaştığı, savaştığı, ticaret yaptığı ve kültürel alışverişte bulunduğu bir merkez olma özelliğini daima korumuştur. Büyük topluluklar oluşturup devletleşen bazı toplumlar da denizin avantajlarından faydalanmış ve sonraki nesillere denizcilik faaliyetleri açısından büyük miras bırakmışlardır.

Büyük bir denizcilik mirası bırakmış devletlerin başında gelen, ilkçağların en ünlü denizci milleti olarak bilinen Fenikeliler ve onların devamı niteliğindeki Kartacalılar, Roma ile girdikleri mücadeleler sonucunda denizcilikte ciddi bir gelişim göstermişlerdir. Bu çatışmalar sonucunda ortaya çıkan stratejiler ve uygulamalar, günümüz deniz savaş taktiklerinden, deniz ticaretine, ulaşım ve deniz sigortacılığına kadar birçok uygulamanın temellerini oluşturmuştur (Çulcu, 1994: 15-16). Osmanlı İmparatorluğu da bu tarihsel mirasın bir devamı olarak, özellikle 14. yüzyıldan itibaren denizcilik alanında önemli adımlar atmıştır. Karamürsel'de kurulan tersane, ilk donanma faaliyetlerinin başladığı yer olarak kayda geçmiştir. Osmanlı, fethettiği kara ve kıyı bölgelerinde deniz ulaşımını geliştirmiş, deniz güzergahlarını hem ekonomik hem de stratejik olarak kullanmıştır. Ancak deniz yollarının sağladığı avantajlar kadar çeşitli riskleri de beraberinde getirmesi, devletin bu alanda düzenleyici ve denetleyici mekanizmalar geliştirmesini zorunlu kılmıştır (Özdemir, 2006: 366). Bir yandan denizcilik teknolojileri gelişme gösterirken öte yandan da kazalar, ticari taşımacılıktaki riskler, tacirlerin can ve mal güvenliklerine dair bazı tedbirler alma zorunluluğunu doğurmuştur.

Bu bağlamda deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yaygınlaşması, deniz kazalarının da artmasını beraberinde getirmiştir. Gemi batmaları, yangınlar, fırtına, alabora olma gibi çeşitli nedenlerle meydana gelen kazalar hem can hem de mal kaybına sebebiyet vermiştir. Deniz kazaları, sadece teknik bir arıza ya da doğa olayı değil, ekonomik ve hukuki sonuçlar doğuran sosyo-ekonomik olaylar olarak değerlendirilmiştir. Deniz trafiğinin yoğunlaşması ve ulus-

devletlerin ortaya çıkışıyla birlikte bu kazaların uluslararası boyutta sonuçlar doğurması, devletlerin çeşitli önleyici tedbirler almasına neden olmuştur. Denizcilik teknolojileri ilerleme göstermesiyle beraber daha uzun seyrüseferler yapılması ve denizaşırı topluluklarla etkileşimde bulunulması kaçınılmaz olmuştur. Bu seferlerin devamlılığının sağlanması açısından devletlerin belirli önlemler alması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin genişlemesi ve kıyı bölgelere yerleşmesiyle denizcilik alanında büyük izler bırakmış ve bunun bir sonucu olarak sigortacılığa ilişkin belirli tarihi birikimlere sahip olmuştur. Günümüz Sigorta müesseselerinin temellerini oluşturan kültürel ve dini bazı önlemler alınmış ve zamanla kurumsal bir yapıya kavuşan sigorta sistemleri olarak şekillenmişlerdir.

Sigortacılık, esas itibarıyla riskin paylaşılmasını ve zararın tazmin edilmesini amaçlayan bir sistemdir. Özellikle denizcilik faaliyetleri söz konusu olduğunda, malların ya da gemilerin karşı karşıya kalabileceği tehlikelerin önceden öngörülerek bu risklerin bir bedel karşılığında devredilmesi, ticari hayatın sürdürülebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Avrupa'da deniz sigortacılığı uygulamaları Orta Çağ'dan itibaren gelişmiş ve önce İtalyan şehir devletlerinde kurumsallaşmıştır. Avrupalılar yayımlılık politikaları kapsamında diğer toplulukları devşirmek açısından ticari faaliyetlerin önemini anlamış ve çoğu yerde kurumsal sigortacılık müesseseleri kurmuşlardır. Osmanlı İmparatorluğu ise bu uygulamaları doğrudan ithal etmek yerine, kendi sosyal, dini ve kültürel yapısına uygun şekilde hayata geçirmeye çalışmıştır. Özellikle İslam hukukunun “garar”<sup>1</sup> ve “riba”<sup>2</sup> yasağı nedeniyle sigortacılık uzun süre tartışmalı bir konu olarak kalmış; ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Tanzimat reformlarının etkisiyle birlikte sigortacılığın Osmanlı toplumunda kabul görmeye başladığı gözlemlenmiştir (Gümüş, 2012).

Osmanlı'nın deniz ticaretinde karşılaştığı temel sorunlardan biri, sigortasız taşımacılığın yarattığı riskler olmuştur. Sigorta sisteminin eksikliği, özellikle gemi kazalarında malların zayı olması durumunda tüccarların büyük zararlara uğramasına yol açmıştır. Bu da zamanla devletin, zarar gören tüccarları destekleme görevini üstlenmesine neden olmuştur. Nitekim Osmanlı arşivlerinde yer alan kayıtlar, devletin batık gemilerle ilgili çeşitli yardımlarda bulunduğunu, bazı durumlarda zararları karşıladığını ve hatta ölen denizcilerin ailelerine maddi destek sağladığını göstermektedir (Kocaoğlu, 2019: 197). Bu

---

<sup>1</sup> *Garar*, İslam hukukunda belirsizlik, risk veya malın konusu üzerinde açık olmayan durumları ifade eder (Öner, 2020).

<sup>2</sup> *Riba*, Kur'an'da ve sünnette kesin olarak yasaklanmış olup, ödünç verilen paranın fazlasıyla geri alınmasını ifade eder. Faiz içeren her türlü işlem bu kapsamında değerlendirilir (Karaman, 2018).

yönüyle Osmanlı Devleti'nin sigortacılığın henüz kurumsallaşmadığı dönemlerde kamu sigortacılığı fonksiyonunu üstlendiği görülmüştür.

Osmanlı toplumunda sigortaya yönelik tutum zamanla değişmiş, özellikle Avrupa ile artan ticari ilişkiler sonucu yabancı sigorta şirketlerinin Osmanlı topraklarında faaliyet göstermesiyle birlikte sigortacılık kurumsal bir nitelik kazanmıştır. İstanbul, İzmir, Beyrut gibi önemli liman kentlerinde faaliyet gösteren Fransız, İngiliz ve Avusturyalı şirketler, hem yerel tüccarların ihtiyaçlarına cevap vermiş hem de sigortacılığın Osmanlı hukuk sistemine entegrasyonunu hızlandırmıştır. Bu süreçte çıkarılan çeşitli düzenlemelerle birlikte, sigorta sözleşmeleri hukuki dayanağa kavuşturulmuş; tarafların hak ve yükümlülükleri belirlenmiştir. Bu bağlamda sigorta, yalnızca bir ekonomik faaliyet değil, aynı zamanda hukuki bir kurum haline gelmiştir (Çırpan, 2020).

Osmanlı sigortacılığının gelişiminde gayrimüslim toplulukların da önemli katkıları olmuştur. Rum, Ermeni ve Yahudi tüccarların uluslararası ticaret ağları içerisindeki etkinlikleri, onların sigorta alanında da öncü rol üstlenmelerine olanak tanımıştır. Bu cemaatler, özellikle Avrupa'daki benzer yapılarla olan bağları sayesinde sigorta tekniklerini ve sözleşme biçimlerini Osmanlı'ya taşımış; bu da yerli tüccarların bu yapılarla tanışmasına zemin hazırlamıştır. Avrupalılarla olan bu etkileşimin bir sonucu olarak zamanla Osmanlı münevverleri de sigortanın toplumsal faydalarına dikkat çekmiş; bu alanda yazılan risaleler ve gazetelerde çıkan yazılarla birlikte sigortacılığın dini meşruiyeti konusunda olumlu bir kanaat oluşturulmuştur (Gümüş, 2012).

Gelişen denizcilik faaliyetlerinin bir sonucu olan kazalar sigortacılık tedbirlerinin gelişmesini zorunlu kılmıştır. Deniz kazalarına ilişkin Osmanlı arşivlerinde yer alan belgeler, yalnızca teknik ve lojistik birer kayıt olmaktan öte, devletin sigorta mantığıyla nasıl bir ilişki kurduğunu da gözler önüne sermektedir. Batık gemilere ilişkin hazırlanan envanterler, zarar gören malların tespiti, kazazede mürettebatın durumu, olayın gerçekleşme koşulları gibi bilgiler hem hukuki sürecin hem de sosyal yardım mekanizmalarının işletilmesinde temel rol oynamıştır. Devletin resmi kayıtları ve çeşitli konsolosluk raporları, Osmanlı'nın deniz kazalarına karşı nasıl bir idari refleks geliştirdiğini ortaya koymak açısından son derece değerlidir. Osmanlı Devleti, her ne kadar Avrupalı devletleri geriden takip etse de gelişim göstermekten geri durmadığı 19. yüzyıla gelindiğinde düzenlediği bazı hukuki ve idari yapılar sayesinde daha net görülmektedir. (Gümüş, 2012).

Özellikle 19. yüzyılda Batılı devletlerle yapılan ticari ve diplomatik anlaşmalar, Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketlerinin sayısını artırmış ve bu kurumlar aracılığıyla sigorta sözleşmeleri yaygınlaşmıştır. Ancak bu gelişme bazı çatışmaları

da beraberinde getirmiştir. Yerli tacirler ile yabancı şirketler arasında çıkan ihtilaflar, Osmanlı mahkemelerinde dava konusu olmuş; bu durum devletin sigorta faaliyetlerini daha yakından izleme gerekliliğini doğurmuştur. Nitekim çeşitli dillerde hazırlanan sigorta poliçelerin Osmanlıcaya çevrilmesi, yükümlülüklerin açıkça belirtilmesi gibi talepler bu dönemde ortaya çıkmıştır. Sigorta hukukunun Tanzimat sonrası Osmanlı ticaret kanunlarına doğrudan dâhil edilmesi, sigortacılığın devlet nezdinde kurumsal bir faaliyet olarak kabul edildiğinin açık göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Sigorta faaliyetlerinin Osmanlı sosyal yapısı üzerindeki etkileri de dikkate değerdir. Deniz kazalarına karşı güvence sağlayan sistemler, yalnızca tüccarların değil, gemi sahiplerinin, mürettebatın ve hatta liman çalışanlarının da ekonomik güvenliğini doğrudan etkilemiştir. Sigortalı taşımacılık sayesinde ticaret hacminin artması, devletin vergi gelirlerini yükseltmiş; bu da Osmanlı ekonomisinin genişlemesine katkı sunmuştur. Bununla birlikte sigorta sistemleri, sosyal dayanışmayı güçlendirmiş, devlet ile birey arasındaki ekonomik ilişkiyi istikrarlı hale getirmiştir.

Genel çerçevede değerlendirildiğinde, Osmanlı deniz sigortacılığı uygulamaları sadece bir ekonomik tedbir olmaktan öte, devletin idari kapasitesini artıran ve toplumsal refahı gözetten çok boyutlu bir yapı olarak ortaya çıkmıştır. Deniz ticaretinin riskli doğası karşısında geliştirilen bu sistem, zamanla hem iç hukuka entegre olmuş hem de uluslararası ilişkilerdeki konumunu şekillendirmiştir.

Devletin kazazedelere ve zarar gören tüccarlara karşı takındığı destekleyici tavır, sadece ekonomik değil aynı zamanda sosyal bir sorumluluk anlayışına işaret etmektedir. Bu durum, Osmanlı'nın denizcilik alanında nasıl kapsamlı ve düzenleyici bir yaklaşıma sahip olduğunu gözler önüne sermektedir. Sigortacılığın gelişimi, aynı zamanda farklı toplumsal grupların ekonomik sistemin içinde yer almasını da kolaylaştırmış, gayrimüslim tüccarların ve yabancı şirketlerin faaliyetlerini belirli bir hukuki çerçeveye oturtmuştur.

Bu çalışma; Osmanlı'da deniz sigortacılığının nasıl tarihsel bir evrim geçirdiğini, ne gibi toplumsal ve ekonomik sonuçlara yol açtığını ve bu sistemin hangi ihtiyaçlardan doğduğunu kapsamlı bir şekilde irdelemeyi hedeflemektedir. İlerleyen bölümlerde bu yapının farklı boyutlarıyla analiz edilmesi amaçlanmaktadır. Bu çerçeve doğrultusunda kavramsal, tarihsel ve uygulamalı boyutlar ayrıntılı biçimde irdelenecektir.

Çalışmanın birinci bölümünde, denizcilik tarihinin evrimi ve Osmanlı'nın bu süreçte dâhil oluşu ele alınmış; Akdeniz ticaret yolları bağlamında Osmanlı deniz ticaretinin gelişimi tarihsel arka plan eşliğinde incelenmiştir. İkinci bölümde, Osmanlı Devleti döneminde meydana gelen gemi kazaları, bu kazaların sosyal ve ekonomik etkileri ile kazazedelere

yönelik devlet müdahaleleri detaylandırılmıştır. Üçüncü bölüm ise Osmanlı'da deniz sigortacılığı uygulamalarına ayrılmış; sigorta şirketlerinin kuruluş süreci, devletin sigortaya yönelik düzenlemeleri ve dönemin uygulamaları arşiv vesikaları ile desteklenerek değerlendirilmiştir. Bu çerçevede doğruğultusunda çalışma, deniz kazaları ve sigortacılık arasındaki ilişkiyi bütüncül bir yaklaşımla analiz etmeyi hedeflemektedir.

Bu çalışma, nitel araştırma yöntemi çerçevesinde dönemsel hukuki düzenlemeler, Osmanlı ve Avrupa sigorta mevzuatları ile literatürde yer alan ikincil kaynakların doküman analizine dayanmaktadır. Çalışmanın temel amacı, Denizcilik tarihinin gelişim süreci ile birlikte Osmanlı denizcilik yapısının gelişim sürecindeki yerini ortaya koymak ve Denizcilik sigortalarının tarihsel gelişimini ele alarak, Osmanlı Devleti sigorta sisteminin sigortacılık faaliyetlerinin gelişiminden nasıl etkilendiğini inceleyerek söz konusu uygulamaların Osmanlı toplum yapısına olan yansımalarını değerlendirmektir. Tezin ilerleyen bölümlerinde bu çerçevede doğruğultusunda tarihsel süreç, hukuki temeller, arşiv vesikaları ve uygulama örnekleri ayrıntılı bir bakış açısıyla analiz edilecektir.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **DENİZCİLİK TARİHİ VE OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

İnsanlığın varoluş sürecinin ilk yıllarından günümüz teknolojilerine ulaşılmasına kadar deniz insanlık için büyük bir önem arz etmiştir. Deniz ilk dönemlerde insanlığın beslenme ihtiyacını karşılaması için kullanılmış, sonrasında çoğalan nüfus ile birlikte karşı kıyılara ulaşılma ihtiyacını doğurmuştur. Küçük sal ve küreklerle başlayan bu sürecin rekabet toplumunun gelişmesiyle birlikte hakimiyet savaşlarını da beraberinde getirmesi kaçınılmaz olmuştur. Devletlerin kurulması ile birlikte insanlık; savunma, ticaret ve ulaşım gibi pek çok alanda denizlerden fayda sağlamaya devam etmektedir. Günümüze kadar gelişen ve gelişmeye devam eden bu faaliyetler zamanla hukuki, ulusal-uluslararası, askeri vb. anlaşmalarla desteklenerek günümüzün büyük teknolojileri ile desteklenen noktaya kadar gelmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti de güçlü askeri yapısı sayesinde geniş topraklara yayılması ile birlikte denizlere kadar genişleyen bir imparatorluğa dönüşmüştür. Ticari ve askeri faaliyetler bağlamında stratejik bir konuma sahip olan Akdeniz kıyılarına kadar genişleyen Osmanlı Devleti, neredeyse dünya deniz ticaretinin tamamına hakim geniş bir su yoluna ulaştıca denizciliğe önem verilmesi gerektiğini anlamıştır. Dolayısıyla kıyı bölgelerinde hakimiyetinin artması ile birlikte denizciliğe büyük önem veren Osmanlı Devleti günümüz Türk denizciliğine büyük bir miras aktarmıştır.

Üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarında hakimiyet kuran ve kısa sürede büyük bir imparatorluk olan Osmanlı Devleti, denizlerde de büyük bir güç haline gelmişti. Bu hakimiyet sayesinde adeta dünya ticaretini yönlendiren sulara sahip bir deniz imparatorluğu haline gelmiştir. Hızla gelişen teknoloji ile birlikte Avrupalı devletlerin Akdeniz ve diğer denizlerde geniş yayılcılık ve sömürgecilik faaliyetleri sonucu Osmanlılar da Donanma ve tersane faaliyetlerine ağırlık vermeleri gerektiğini fark etmişlerdir. Özellikle XV. yüzyılda Hızır ve Oruç kardeşlerin Kuzey Afrika kıyılarındaki hakimiyetleri ve Osmanlı himayesine katılmaları, Osmanlı Devleti'nin geniş bir alanda aktif bir deniz gücü haline gelmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti Akdeniz'in batısından doğusuna geniş coğrafyalara yayılmasıyla denizcilik faaliyetleri ulaşım, ticaret ve askeri olarak gelişme göstermek zorunda kalmıştır. Denizcilik yüksek teknolojiler ile gelişmeye devam ederken bunun bir sonucu olarak kazaların oluşması da kaçınılmaz olmuştur.

Denizlerin devletler tarafından birçok alanda kullanılması ile birlikte deniz kazalarının meydana gelmesi de olağan bir durum olarak ortaya çıkmıştır. Malların korunması, tüccarların

faaliyetleri, savaşlar ve nakliyat hizmetleri sonucunda denizlerde oluşan kazalar devletlerin kayıt, mal paylaşımı ve zarar giderme gibi koruyucu önlemler almasına vesile olmuştur. Bunun sonucu olarak günümüze kadar temel oluşturabilecek uygulamaların hukuki zemini oluşturulmuştur.

### 1.1. Denizcilik Tarihi

Denizcilik faaliyetlerinin tarihsel gelişimi, insanlığın medeniyet kurma sürecinde izlediği teknik ve stratejik evrimin aynası niteliğindedir. Bu süreçte gemilerin tahrik sisteminde<sup>3</sup> meydana gelen teknolojik dönüşümler, denizcilik tarihini belirli dönemlere ayırmayı mümkün kılacak kadar köklü değişimlere yol açmıştır. Kürekten yelkene, buhardan nükleere kadar uzanan bu dönemler, deniz gücünün işlevsel niteliğini değiştirmemekle birlikte, onun icra araçlarında radikal dönüşümler yaratmıştır. Her ne kadar bu dönemleri birbirinden keskin sınırlarla ayırmak güç olsa da gemi sevk sistemindeki temel değişimlere göre sınıflandırma yapmak bilimsel açıdan isabetli bir yaklaşım olarak kabul edilmektedir (Özdemir, 2012: 319).

Yaklaşık 1,4 milyar km<sup>3</sup> sudan oluşan dünyadaki suyun %97,5'lik kısmı deniz ve okyanuslardan oluşmaktadır (Koluman, 2002: 8). Suyun zengin bir kaynak olduğu keşfedilince, toplumlar denizlere ve su kaynaklarına yönelmiştir. Böylelikle denizcilikle ilgilenen toplumlar tarih boyunca denizin avantajlarından özellikle de ekonomik çıkarları doğrultusunda faydalanmıştır. Ekonomik bağlamda kazanılan güç doğal olarak hakimiyet alanlarına da yansımış ve genişlemelere neden olmuştur. Başka bir ifade ile denizler ve limanlar, tarih boyunca dış dünyaya açılan kapılar olarak görülmüş ve modernleşme en çok denizler aracılığıyla gerçekleşmiştir. Bu noktada Amiral Alfred Thayer Mahan (1890) kendisine ait deniz hakimiyeti teorisinde ulusal zenginliği sağlamak için deniz gücünün rolü ve önemine değinmiş; dünyada etkili bir güç olabilmek için denizlere hâkim olmak gerektiğini belirtmiştir. Bu hakimiyetin sağlanması için de coğrafi konumun, toplum yapısının, yönetim şeklinin ve nüfus gücünün birbiriyle ilişkili olduğunu vurgulamıştır (Özdemir, 2012: 321).

İnsanlığın varoluş tarihi boyunca denizcilik, toplumların etkileşimlerinin artması ile birbirinden etkilenen bir gelişme göstermesini sağlamıştır. İlkel sal ve kayıklarla başlayarak gelişmiş, kürekli teknelere kadar uzanan bir evrim izlemiştir. Erken dönem uygarlıkları için deniz hem ulaşım hem de ekonomik faaliyetlerin merkeziydi. Bu doğrultuda geliştirilen

---

<sup>3</sup>Gemi tahrik sistemleri; gemilerin su üzerinde ilerlemesini sağlayan, motor, pervane, şaft, türbin, elektrik motorları ve güç iletim unsurlarını içeren entegre mekanik yapılardır. Bu sistemler geminin hızını, manevra kabiliyetini ve enerji verimliliğini doğrudan etkiler. (bkz <https://www.denizcilikbilgileri.com/gemi-tahrik-yontemleri/>).

kürekli tekneler, özellikle Akdeniz havzasındaki uygarlıkların donanmalarında kilit bir rol oynamıştır. Nil Nehri çevresinde kullanılan ilk kürekli gemiler kısa menzilli seyirler için uygunken, ilerleyen dönemlerde Yunanlar, Fenikeliler ve Romalılar tarafından uzun menzilli seferlerde kullanılmıştır. Antik Yunan'da savaş ve ticaret gemileri arasında belirgin bir ayırım yapılmış, örneğin Trieres adı verilen üç katlı savaş gemileri hem manevra kabiliyeti hem de taşıdığı mürettebat sayısı ile dikkat çekmiştir (Özdemir, 2012: 321). Kürekli gemilerin ardından, rüzgar gücünden yararlanmayı esas alan yelkenli gemiler dönemi başlamıştır. Antik çağdan itibaren kullanılan bu gemiler, özellikle Akdeniz ve Orta Doğu uygarlıklarında ticaretin ve seferlerin ana araçlarından biri olmuştur. Yelkenli gemilerin tasarımı zamanla gelişmiş, daha büyük yelken alanları, yüksek direkler ve dayanıklı gövdeler sayesinde açık deniz seferlerine olanak tanımıştır. Firavun Khufu'nun cenazesi için yapılmış 40 metre uzunluğundaki tören gemisi, Mısır'da deniz teknolojisinin ulaştığı seviyeyi gösteren önemli bir örnektir (Özdemir, 2012: 322). Kürekli gemiler, senkronize bir kürek takımı tarafından yönetilmekteydi ve deniz savaşlarında düşman gemilerine çarpma veya küreklerini işlevsiz bırakma gibi taktikler öne çıkmaktaydı. Ancak büyük Coğrafi Keşifler dönemiyle birlikte yelkenli gemiler, kıtalar arası keşif ve kolonileşme faaliyetlerinin temel taşı haline gelmiştir. 1809 yılında yapılan Rus-İsveç savaşı sonrasında kürekli gemilerin muharebe sahnesinden neredeyse tamamen çekildiği görülmektedir (Dülger, 2006: 23). 19. yüzyılın ortalarında ise buharlı gemilerin ortaya çıkışı, yelkenli savaş ve ticaret gemilerinin önemini büyük ölçüde azaltmıştır. Fransız Gloire ve İngiliz Devastation gibi zırhlı buharlı gemiler, yelkenlilerin yerini alarak yeni bir dönemin kapılarını aralamıştır (Casson, 2002: 34).

Toplumların varlığı ile neredeyse eş değer olan denizcilik faaliyetleri, tarih boyunca önemini koruyan bir olgu olmuştur. Denizcilik faaliyetleri dönemsel koşullara göre önlemler alınarak şekillenmiş ve gelişme göstermiştir. Orta Çağ'da özellikle kış aylarında gemilerin limanda tutulması ya da kıyıdan çok uzaklaştırılmaması gibi önlemlerle olumsuz sonuçlardan kaçınılmaya çalışılmıştır. Açık deniz seyri Akdeniz'de 13. yüzyılda başlamıştır. Ancak kuzey denizlerinde 15. yüzyıla kadar yasaklandığı bilinmektedir. İleri gemi güvenliğine ilişkin ilk önlemler bu dönemde başlamış olup 1255'te Venedik'te ilk düzenlemeler yapılmıştır. Ceneviz de 1330 yıllarında yük taşıma sınırı ile ilgili uygulamalar başlatmış, yasadışı çalışan gemiler işaretlenmiş bunlar için yaptırımlar getirilmiştir (Koçak, 2014: 7).

Sanayi Devrimi'nin en çarpıcı etkilerinden biri denizcilik alanında görülmüş, buharlı gemiler ulaşımında devrim yaratmıştır. İlk örnekleri 18. yüzyıl sonlarında geliştirilen bu gemiler, 19. yüzyılda taşımacılıkta yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yandan çarklı olarak tasarlanan ilk buharlı gemiler, 1830'lardan itibaren pervaneli sisteme geçerek daha

geniş deniz koşullarında kullanılabilir hale gelmiştir (Özdemir, 2012: 323). 1819 yılında İngiltere'den Amerika'ya ilk buharlı gemi seferi gerçekleştirilmiş; bu gelişme, kıtalar arası taşımacılığın seyrini değiştirmiştir. Başlangıçta savaş gemilerinde buhar gücünün kullanımı sınırlı kalmışsa da zamanla tasarım değişiklikleri ile savaş gemilerinde de etkinlik kazanmıştır. Donanmalarda kullanılan buharlı gemiler, genellikle İngiltere gibi sanayileşmiş ülkelerden temin edilerek donatılmıştır (Gülenç, 2009: 45). Bu dönem, ticaret ve savaş gemilerinin performans açısından ayrıldığı ve devletlerin deniz gücü stratejilerini yeniden yapılandığı bir evre olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan nükleer enerji kullanımı, denizcilikte yeni bir çağ başlatmıştır. Dizel motorların yerini alan nükleer tahrikli sistemler, özellikle denizaltı ve uçak gemileri gibi stratejik platformlarda yaygınlık kazanmıştır. Güdümlü mermiler, helikopterler ve radar sistemlerinin entegre edilmesiyle birlikte, donanmalar daha esnek ve çok yönlü bir yapıya kavuşmuştur. Nükleer enerji ile çalışan denizaltılar, yakıt ikmali yapmadan aylarca deniz altında kalabilmekte ve küresel ölçekte harekât yapabilmektedir. Bu teknolojik gelişmeler, kıyı devletleri açısından büyük stratejik farklar yaratmış; nükleer güce sahip olmayan ülkeler için ise ileri teknolojiyle donatılmış konvansiyonel gemiler önem kazanmıştır (Dülger, 2006: 24). Nükleer dönem, klasik donanma anlayışını dönüştürmüş, deniz savaşlarının karakterini ve caydırıcılığını yeniden tanımlamıştır.

Ayrıca deniz taşımacılığı kapasite ve karlılık açısından önemini her geçen gün arttırmakta ve denizcilik teknolojileri bu rekabetin bir sonucu olarak gelişme göstermektedir. Gelişen teknolojinin bir sonucu olarak günümüzde dünya çapında taşımacılığın %80'i deniz yolu ile gerçekleşmektedir (Kızılkapan, 2010: 43). Hukuki ve idari güvence sistemlerinin günümüzde daha da gelişmesiyle deniz nakliyeciliği cazibesini korumaya devam etmektedir. Deniz taşımacılığının tercih edilme sebepleri arasında kara taşımacılığına göre yük kapasitesinin daha fazla olması ve buna nazaran maliyetlerinin düşük, kâr marjının yüksek olması önemli rol oynamaktadır (Kocaoğlu, 2019: 187).

## **1.2. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişim Süreci**

Türk denizcilik tarihinde kurumsal başlangıç, 11. yüzyılın son çeyreğinde Çaka Bey'in girişimleriyle somut bir nitelik kazanmıştır. Malazgirt Zaferi'nin ardından Anadolu'nun batı kıyılarına yönelen Türk boylarının denizle ilk ciddi teması 1081 yılında İzmir merkezli olarak oluşturulan donanma faaliyetiyle gerçekleşmiştir. Çaka Bey'in inisiyatifiyle teşkil edilen yaklaşık elli gemilik bu deniz gücü askeri açıdan bir ilki temsil etmiş ve bu tarih daha sonraki dönemlerde modern Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak kabul edilmiştir. Söz

konusu teşkilatlanma yalnızca askeri operasyon kapasitesi yaratmakla kalmamış, aynı zamanda denizcilik altyapısının gelişimine de zemin hazırlamıştır. 1090 yılında Koyun Adaları civarında elde edilen askeri başarı, denizde kazanılan ilk stratejik zafer olarak kayda geçmiş, Ege'nin kuzey ve orta kesimlerinde Türk hâkimiyetinin tesisinde belirleyici rol oynamıştır. Bu gelişmeler yalnızca bir donanmanın kurulmasıyla sınırlı kalmamış; aynı zamanda Türklerin denizcilik sahasında etkin ve sürekli bir aktör olma sürecinin başlangıcı olmuştur (Gürdeniz, 2020: 210–211).

Kara Beyliği olarak kurulan Osmanlı, genişleyerek 1348'de Karesi Beyliği'ni topraklarına katmış ve sınırları denize ulaşmıştır. Anadolu'ya yerleşmesiyle başlayan süreçte denizcilik ve deniz kültürü giderek önem kazanmıştır. Osmanlıların denize ulaşmalarıyla Karesi Beyliği'nden kalan donanmanın, denizlerdeki hareketliliği yönetme konusunda yetersiz kaldığı fark edilmiş ve sonrasında denizcilik faaliyetlerinin gelişimine önem vermeye başlanmıştır. Nitekim özellikle Mısır'ın fethi sonrasında Osmanlı deniz gücü Akdeniz'de etkin olmaya başlamıştır (Uzunçarşılı, 1988: 390).

Osmanlı Devleti'nin askeri yetkinliği özellikle kara gücüne dayalı bir güç olarak ortaya çıkmıştır. Kara orduları gerek stratejik başarıları gerekse organizasyonel yapıları ile birçok medeniyete örnek olmuş, Türkler bu alanda tarih boyunca öncü bir konumda yer almıştır. Ancak aynı başarıyı denizcilik alanında aynı zaman dilimi içinde gözlemlemek mümkün değildir. Bu gecikmenin nedenleri arasında, Türklerin uzun süre Orta Asya coğrafyasında göçebe yaşam biçimini benimsemiş olmaları temel faktör olarak öne çıkmaktadır. Karasal yaşam koşullarının hâkim olduğu bozkır kültüründe denizle doğrudan temasın sınırlı olması denizcilik faaliyetlerinin gelişimini doğal olarak engellemiştir. Buna karşın, Orta Asya Türk tarihine dair yapılan bazı çalışmalar, eski Türk toplumlarında denizle ilgili kavramların ve sınırlı da olsa denizcilik faaliyetlerinin izlerine rastlandığını göstermektedir. Ancak bu döneme ilişkin kaynakların azlığı ve konuya dair kapsamlı incelemelerin eksikliği nedeniyle, eski Türklerde denizcilik geleneğine dair net ve bütünlüklü bir tablo ortaya koymak güçtür (Gürdeniz, 2020: 211).

Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren denizciliğe büyük önem veren Osmanlılar, 15. ve 16. yüzyıllarda tersane ve donanma kurma konusunda önemli gelişmeler göstermiştir. 16. yüzyılda hem kara ordusuyla hem de donanmasıyla Doğu ve Batı Akdeniz'de siyasi, ekonomik ve askeri alanlarda üstünlük sağlamayı başarmışlardır (İnan, 2016). Bu dönem Osmanlı'nın denizcilik alanındaki en etkili olduğu, gücünün zirveye ulaştığı ve Asya, Avrupa ve Afrika kıyılarına kadar geniş hakimiyet alanında etkili olduğu dönem olmuştur. Yavuz Sultan Selim ile başlayan, Kanuni Sultan Süleyman döneminde devam eden güçlü deniz

politikaları, özellikle sömürgecilik faaliyetlerine başlayan Avrupalı Devletlere karşı ciddi bir mücadele yürütülmesini sağlamıştır (Ceylan, 2023: 1228).

Türklerin Akdeniz havzasında kalıcı ve etkili bir deniz gücüne dönüşmesi esasen Osmanlı İmparatorluğu döneminde mümkün olmuştur. XIV. yüzyılda Karamürsel’de kurulan ilk tersane, Osmanlı’nın denizcilik alanındaki teknik ve kurumsal yapılanmasının başlangıcı kabul edilirken; bu gelişme, imparatorluğun ilerleyen yüzyıllarda Doğu Akdeniz’in deniz gücü dengelerini değiştirmesinde temel rol oynamıştır. Özellikle XVI. yüzyılda Osmanlı deniz hakimiyetinin doruk noktasına ulaştığı süreçte donanmanın başında yer alan Barbaros Hayreddin Paşa, sadece askerî yetkinlikleriyle değil aynı zamanda stratejik deniz politikalarıyla da dikkat çekmiştir. 1538 yılında gerçekleşen Preveze Deniz Muharebesi, Osmanlı donanmasının Haçlı donanmasına karşı kazandığı üstünlükle hem Akdeniz’deki deniz gücü dengelerini Osmanlı Devleti lehine çevirmiş hem de bu başarının simgesel değeriyle 27 Eylül’ün modern Türkiye’de “Deniz Kuvvetleri Günü” olarak kutlanmasına zemin oluşturmuştur. Preveze deniz zaferi sonrasında 1560 tarihli Cerbe Deniz Savaşı ile Osmanlı Devleti’nin deniz üstünlüğü pekiştirilmiştir. Ancak 1565 Malta Kuşatmasındaki başarısızlık ve Turgut Reis’in bu seferde hayatını kaybetmesi donanma açısından ciddi bir darbe olmuştur. Daha olumsuz sonuçlar ise 1571’deki İnebahtı Deniz Savaşı’nda yaşanmıştır. İyon Denizi’nde gerçekleşen bu muharebede Osmanlı Devleti’nin donanması ağır bir yenilgi almış, deneyimli bir deniz komutanı yerine kara kökenli bir komutanın görevlendirilmesi ve yapılan stratejik hatalar bu mağlubiyeti hazırlayan temel etkenler arasında yer almıştır. Kıbrıs Adası’nın fethi bu yenilgiyi kısmen gölgede bırakmış olsa da Osmanlı donanmasının “yenilmez” imajı ciddi biçimde zarar görmüştür (Salahov, 2023: 1835).

Osmanlı Devleti’nin limanları ve deniz üsleri jeopolitik konumu sebebiyle yalnızca askeri bakımdan değil, aynı zamanda ticari ve kültürel etkileşim açısından da kritik öneme sahipti. Özellikle İstanbul, İstanbul Boğazı ve Ege ile Karadeniz limanları, imparatorluğun deniz gücünün temel dayanak noktaları olarak işlev görmüştür (Riello ve Roy, 2009: 326).

Osmanlı’nın denizcilik tarihi, yalnızca askeri saldırı ve savunma unsurlarıyla sınırlı kalmamış; aynı zamanda Cebelitarık, Akdeniz’in doğusu, Karadeniz, Hint Okyanusu ve hatta Uzak Doğu ticaretine kadar uzanan geniş bir coğrafyada ekonomik ve kültürel etkileşimlerin zeminini oluşturmuştur. Özellikle Rodos Adası’nın ele geçirilmesi Suriye sahilleri, Mısır ve Anadolu arasındaki bölgede deniz ulaşım ve ticaretinin de güvenliğini sağlanmasına yol açmıştır (Taşbaş, 2021: 488). Bu bağlamda, Osmanlı denizciliği; devletin siyasi stratejilerinden ticaret organizasyonlarına kadar pek çok alanda kritik rol oynamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun teknolojik yenilikleri takip etmekte zorlanması ve donanmayı modernleştirme konusundaki yetersizlikleri deniz gücünün gerilemesine neden olmuştur. 1770 Çeşme Baskını, 1827 Navarin Savaşı ve 1853 Sinop Baskını gibi baskın ve çatışmalarda yaşanan büyük kayıplar yalnızca Osmanlı donanmasının fiziki gücünü değil, aynı zamanda imparatorluğun uluslararası konumunu da zayıflatmıştır. Deniz gücündeki bu çözülme Osmanlı'nın 20. yüzyılın başlarındaki askeri ve siyasi başarısızlıklarında da etkili olmuş; Kıbrıs'ın kaybı ve Balkan Harbi gibi örneklerde bu zafiyet açıkça gözlemlenmiştir. Dolayısıyla tarihsel süreç Osmanlı denizciliğinin teknolojik adaptasyon eksikliği ve stratejik deniz gücü inşasındaki zafiyetlerine rağmen, uzun vadede Türk denizcilik tarihine büyük katkı sağlamıştır (Salahov, 2023: 1836).

Osmanlı Devleti, denizcilik faaliyetlerini belirli bir organizasyon çerçevesinde yürütmüş ve bu alanda kendine özgü yapılandırmalar geliştirmiştir. Osmanlı donanmasının yapısı hem merkeziyetçi hem de yerel aktörlerin iş birliğine dayalı örgütlenmeye sahiptir. Bu organizasyon modeli, imparatorluğun çok uluslu ve çok dinli yapısı içerisinde hem resmi devlet donanması hem de yarı resmi corsair (özel denizci) teşkilatlarını içermiştir. Özellikle Akdeniz'de gelişen 'korso' sistemi, Osmanlı donanmasının esnekliğini ve yerel ticaret örgütleriyle iki yönlü etkileşimini göstermektedir. Hristiyan korsanlar ile Müslüman denizciler arasında oluşan bu sistem, devletin resmi sınırlarının ötesinde bir ticari ve askeri faaliyet alanı doğurmuş, böylece denizcilikte çok katmanlı ilişki ağları oluşturmuştur. Bu durum, devlet otoritesinin deniz ortamındaki sınırlı etkinliğini ve aynı zamanda denizcilik sektöründe ortaya çıkan çok katmanlı ilişki ağlarını göstermektedir. Osmanlı, kendi sistematiği içerisinde bu çok yönlü yapıyı yönetmeye çalışırken, Avrupa'nın yükselen ulusal denizcilik hareketleriyle de ciddi rekabet halinde olmuştur (Greene, 2002).

19. yüzyılda teknolojik gelişmelerle birlikte vapurların kullanımının yaygınlaşması, Doğu Akdeniz'deki ticari aktivitelerin artmasına katkı sağlamıştır. Buhar gücünün kullanılması, gemilerin taşıma kapasitelerini, hızlarını ve güvenilirliğini artırmış; bu eğilim, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte daha da ivme kazanmıştır. Ayrıca 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı reformcularının ticareti geliştirmek için gösterdikleri çabalar da bu süreçte önemli rol oynamıştır (Kürekli, 2010: 264).

**Şekil 1: Osmanlı Denizcilik Stratejisi**



Kaynak: (Kürekli, 2010: 252)

### 1.2.1. Deniz Ticareti Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu, coğrafi konumu itibariyle deniz ticaretinde stratejik bir kavşak işlevi görmüştür. Asya, Afrika ve Avrupa kıyılarındaki geniş hakimiyet alanı ile Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz gibi önemli su yolları üzerinde erken tarihlerden itibaren gerçekleştirilen ticari faaliyetler hem ekonomik hem de diplomatik ilişkilerin gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Deniz ticareti; ihracat, ithalat, vergi gelirleri ve devlet bütçesine önemli katkılar sağlamış; ancak meydana gelen kazalar ve kayıplar nedeniyle büyük maddi hasarları da beraberinde getirmiştir. Bu durum, risk içeren deniz taşımacılığının, deniz ödücü<sup>4</sup> gibi sözleşmelerle hukuk dünyasına kazandırılmasına ve sonrasında deniz sigortacılığı olarak yeni bir sektöre dönüşmesine yol açmıştır (Altınbaş, 2019: 27).

Osmanlı'nın deniz ticareti, Akdeniz ile başlayıp Hint Okyanusu ve Uzak Doğu'ya kadar uzanan geniş bir coğrafyada temellerini oluşturmuştur. Özellikle Hint tekstil ürünlerinin Avrupa pazarına taşınması sürecinde Osmanlılar önemli bir köprü işlevi üstlenmiştir. Hint tekstillerinin Avrupa pazarındaki yaygın kullanımı, Osmanlı'nın deniz ticareti ağlarını daha da güçlendirmiş; Akdeniz ekonomisinin gelişimine katkı sağlamanın yanı sıra deniz

<sup>4</sup> Deniz ödücü, Antik Yunan'dan beri var olan bir nakliyat sigortası çeşididir. Gemi malikinin deniz yolculuğuna çıkmadan önce gemiyi teminat göstererek ödünç para aldığı; gemi sağ salim varış limanına ulaşırsa geri ödeme taahhüdü içeren, riskin ödünç verende olduğu tarihi bir finansman sözleşmesidir (Uluğ Cicim, 2023: 760).

ticaretinde Avrupa ve Asya arasında bir denge unsuru haline gelmiştir (Riello ve Roy, 2009: 6).

Bu süreçte Akdeniz'in doğusunda gelişen "caravane" sistemi, Osmanlı denizcilik ekonomisinin önemli bir bileşenini oluşturmuştur. Bu ticaret sistemi, kara ve deniz ticaret yollarını birbirine bağlayan çok katmanlı bir ticaret modeli şeklinde örgütlenmiş; özellikle doğu limanlarında yoğun bir faaliyet göstermiştir. Avrupa devletlerinin de bağımlı olduğu bu sistem, Osmanlı Devleti'nin bölgesel hakimiyetini pekiştirmiştir. Öte yandan Osmanlı döneminde Avrupa devletleriyle imzalanan kapitülasyonlar, ticaretin serbestleşmesine katkıda bulunurken aynı zamanda devlet otoritesi üzerindeki denetimi zayıflatmıştır. Ticari hayatın çeşitliliği, gemi sahipliğinde de kendini göstermiştir. Müslüman ve Hristiyan tüccarların ortaklaşa gemi sahibi olması, deniz ticaretinde uluslararası ve dinler üstü iş birliğinin bir göstergesi olmuştur (Greene, 2002b).

Arkeolojik ve yazılı kaynaklar, deniz ticaretinin Akdeniz genelinde geç Roma döneminde tahıl taşımacılığı gibi kamu hizmetleriyle (halka ücretsiz ekmek sağlamak amacıyla) başladığını ve köklü dönüşümler geçirdiğini göstermektedir. *Gemilerin Kiralanışı Üzerine Risale (Kitab Akriyatü's-Süfun)* adlı 10. yüzyıla ait Arapça eser, temel ve lüks gıda maddeleri, hayvanlar, dokumalar, hammaddeler, değerli taşlar ve diğer malların<sup>5</sup> deniz yoluyla taşındığını belgelemektedir. Bu çeşitlilik Akdeniz ticaretinin zenginliğini ve Osmanlı Devleti'nin denizcilikteki rolünü açıkça göstermektedir. Kültürlerarası etkileşim arttıkça denizcilik faaliyetleri de bununla birlikte gelişim göstermiştir (Paine, 2023: 209).

**Tablo 1: Osmanlı Döneminde Denizcilik Ekonomisi Unsurları**

| Unsur                | Açıklama                                                         | Dönem       |
|----------------------|------------------------------------------------------------------|-------------|
| Ticaret Ağları       | Akdeniz, Hint Okyanusu ve Uzak Doğu Arasındaki Yoğun Bağlantılar | 16.- 18. yy |
| Caravane Sistemi     | Kara ve Deniz Ticaretinin Birleşmesiyle Oluşan Ticaret Modeli    | 17. yy      |
| Ortak Gemi Sahipliği | Müslüman ve Hristiyan Tüccarların Ortak Gemi Sahipliği           | 17. yy      |

Kaynak: (Greene, 2002)

Osmanlı Devleti'nin denizciliği, askeri üstünlükten çok daha fazlasını ifade etmektedir. Deniz gücü ekonomik canlılık ve kültürel etkileşim için bir araç olmuş; farklı etnik ve dini grupların iş birliğiyle daha da zenginleşmiştir. Deniz imparatorluğu haline

<sup>5</sup> Temel gıdalar arasında çeşitli tahıllar ile fasulye, yağ, bal, sirke, hurma, zeytin, kuru üzüm ve tuz; lüks mallar arasında pirinç, yenilebilir acı bakla, "marmelatlar, konsantre meyve suları, mubah içecekler ve peynir, kesme yoğurt, şalgam, yoğurt, tereyağı, keş, süzme peynir gibi ürünlere çeşni katmada kullanılan içecekler"ın yanı sıra "ağaçların [ . . . ] keyif için yenilen meyveleri, [ ... ] ceviz, fındık, çamfıstığı, diğer kurutulmuş ve taze meyveler, [ ... ] kavurma, balık, kırmızıbiber, sebzeler, çekirdekler ve yumurtalar" yer aldığı belirtilmektedir (Greene, 2002).

gelmesine rağmen dini ve kültürel alışkanlıkları nedeniyle Avrupalı devletlerin gerisinde kalmıştır. Avrupa'nın hızlanan modernizasyonu, Osmanlı iç yapısındaki uyumsuzluklar ve karmaşık sosyal dinamikler, imparatorluğun deniz alanındaki etkinliğinin gerilemesine yol açmıştır.

**Tablo 2: Osmanlı Denizcilik Tarihinin Anahtar Unsurları**

| Anahtar Unsur                 | Açıklama                                                    | Etki Dönemi |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------|
| Merkezi ve Yerel Organizasyon | Devlet Donanması ve Korsan Sistemlerinin Birlikte Yönetimi  | 16.- 18. yy |
| Ticaret Ağları                | Akdeniz, Karadeniz, Hint Okyanusu ve Uzak Doğu Bağlantıları | 16.-18. yy  |
| Teknolojik Yenilikler         | Gemi İnşası, Navigasyon Teknikleri, Haritaların Gelişimi    | 16.-18. yy  |
| Avrupa ile Rekabet            | Avrupa'nın Ulusal Denizcilik Politikalarıyla Rekabet        | 17.-18. yy  |
| Sosyo-Kültürel Yapı           | Farklı Gruplar Arasındaki İş Birliği ve Sorunlar            | Sürekli     |

Kaynak: (Greene, 2002)

Deniz ticaretinde son derece önemli olan limanlar ve dolayısıyla liman kentleri; sahip olunan kaynakların etkin ve verimli bir biçimde kullanılması ile tarım, sanayi, ticaret, hizmet, ulaştırma gibi alanlarda pazarlama, dağıtım ve tüketimle gelişme göstermiştir. Ekonomik bağlamda son derece önemli olan liman kentleri arasında 19. yüzyıl Osmanlı döneminde İstanbul, İzmir, Trabzon, İskenderun, Mersin, Beyrut ve Selanik bulunmaktaydı. Kentlerde bulunan limanlar sayesinde deniz ticareti faaliyetleri Osmanlı için kritik öneme sahipti. Örneğin Beyrut limanında 1825 yılında yapılan ihracat 3.995,645 Fransız frangı iken 1896 yılında 45,056,500; ithalat ise 1825 yılında 5,907,873 franktan 1896 yılında 42,693,102 franka çıkmıştır. Beyrut limanına 1860 yılında 400.000 ton, 1890 yılında 1.600.000 ton ve 1913 yılında 1.700.000 ton yük girmiştir (Özveren, 1994: 79-84).

Ticari faaliyetler hususunda özellikle köle ticaretinde oldukça önemli olan Rodos Adası'nın Osmanlı tarafından fethedilmesiyle, ekonomik faaliyet anlamında büyük katkı sağlamıştır. Ancak zamanla kölecilik karşıtı uygulamalar neticesinde, bu ticaret faaliyeti azalma göstermiştir (Taşbaş, 2021: 497).

Sonuç olarak Osmanlı denizciliği; sadece askeri bir güç değil, aynı zamanda ekonomik ağlar kuran, kültürel etkileşim sağlayan ve dünya tarihinin önemli bir parçası haline gelen çok yönlü bir güç olmuştur.

### 1.2.2. Denizcilik Teknolojisi

Osmanlı Devleti, genişleme politikası sayesinde kara beyliklerinin yanı sıra denizci beylikleri de topraklarına dâhil etmişti. Karesi, Germiyan, Menteşe, Saruhan ve Candaroğulları gibi denizci beyliklerin dışında bölgedeki Rum denizci geleneğinden de faydalanan Osmanlı, farklı noktalarda kurduğu tersanelerde inşa ettiği gemiler ile deniz gücünde oldukça etkili olmuştur (Uzunçarşılı, 1984: 394-403 akt. Şimşek, 2019: 466).

Gelişen ve değişen gemi yapım teknikleri, navigasyon aletleri ve denizcilikte haritaların geliştirilmesi gibi yeniliklerle özellikle Akdeniz ve Karadeniz’de yerel koşullara da uyum sağlayan tekniklerin kullanılması söz konusu süreçte oldukça etkili olmuştur. Deniz yolculuğunun güvenli bir şekilde sağlanmaya çalışılması, ticari sürekliliğin korunmasına yönelik çabalar, Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki gücü ve hakimiyetinde önemli unsurlardır. Başka bir ifade ile donanmanın modernizasyonu, denizcilikteki rekabete dâhil olmasının yanı sıra deniz gücünü de artırmıştır. Deniz yolculuğunun güvenliğinde özellikle seyrüseferlerde pusula, usturlap (astrolab) ve harita kullanımları oldukça etkili olmuştur. Bu durum da Osmanlı Devleti’nin denizcilik faaliyetlerinde başarılı olmasındaki temel faktörlerden biri olarak görülmektedir (Greene, 2002).

Osmanlı Devleti’nin denizcilik faaliyetleri, askeri başarı ve üstünlük amacı dışında ekonomik çıkarların korunmasını da kapsamaktadır. Deniz yollarının korunması ve kontrolü, bir noktada korsan faaliyetlerine karşı alınan önlemler olarak değerlendirilebilmektedir.

Osmanlı’nın denizcilik teknolojisi, erken dönem yeniliklerden başlayarak zaman içerisinde teknolojik gerileme ve sonrasında modernleşme çalışmalarıyla süreci sadece teknik yenilikleri değil aynı zamanda lojistik ve kuru tersane uygulamalarını da kapsamaktadır. Osmanlı donanmasında modern gemi teknolojilerine geçiş, esas olarak iki farklı yöntemle sağlanmıştır. Bir yandan yerli mühendislerin ve usta demircilerin katkılarıyla, mevcut teknoloji ve bilgi birikiminin geliştirilmesi hedeflenirken; diğer yandan Batı’nın ileri teknolojilerinden faydalanmak amacıyla yabancı uzmanlardan destek alınmıştır. Söz konusu uzmanlardan alınan destek modern gemi teknolojisinin yerleşmesinde oldukça önemli bir rol oynamıştır. İngiliz ve Alman teknolojilerinin etkisiyle donanmanın ve tersane altyapısının modernizasyonu hız kazanmış; bu kapsamda yabancı uzmanların gemi üretimi, mühendislik ve teknik eğitim alanındaki katkıları açıkça görülmüştür. Ancak, bu durum kısmen bağımlılık sorunlarını da beraberinde getirmiş; İngiliz gemi sanayisine artan bağımlılık yerli üretimin gelişimini sınırlayan önemli bir etken haline gelmiştir. Ayrıca Osmanlı donanmasında uygulanan reform faaliyetleri; yerli uzmanların yetiştirilmesi amacıyla başlatılan eğitim programları ve yurtdışı eğitim olanakları ile desteklenmiştir. Bu kapsamda, modern tersane ve denizcilik sistemleri hem ulusal hareketlilik hem de ekonomik verimlilik açısından önemli atılımlara sahne olmuştur (Gençoğlu, 2015: 606-607).

Osmanlı Devleti'nin Modernleşme süreci yalnızca teknolojik ve idari yenilikleri değil, aynı zamanda devlet bütçesi ve ekonomik dinamikleri de etkilemiştir. Yüksek miktarlarda yapılan denizcilik yatırımları devletin mali yapısında önemli değişikliklere yol açmış; dışa bağımlılık, teknolojik bağımlılık ve borçlanma gibi sorunlarla ilişkili olarak ekonomik dengeyi etkilemiştir. Bu durum modernleşme sürecinin hem avantajlarını hem de risklerini ortaya koymaktadır. (Gençoğlu, 2015: 625).

#### 1.2.2.1. Tersaneler ve Gemi İnşası

Osmanlı'da gemi inşası Gelibolu'da I. Murad (1362-1389) tarafından yaptırılan savaş gemileri ile başlamıştır. Ancak ilk savaş filosu olarak da değerlendirilen, büyük ve etkili gemilerin yapımı Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde yapıldığı görülmektedir (Imber, 2006: 374-375).

1390'lı yıllarda Gelibolu Tersanesi'nde uygulanan "kancalı zıvana" gibi özgün gemi birleştirme teknikleri, Osmanlı gemi inşa kültürünün özgünlüğünü göstermektedir (Uzunçarşılı, 1988 :167). Bu yöntem, Venedik arşivlerinde "sistema ottomano" olarak kayıt altına alınmıştır (Greene, 2002: 89).

Teknolojik gelişmeler ve erken dönem gemi inşası ile askeri stratejiler ve silah üretimlerine bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin denizciliği şekillenmiştir. Bilhassa Fatih Sultan Mehmet döneminde Tophâne-i Âmir-e'de üretilen dönemin en gelişmiş topları askeri alandaki gelişmelere büyük katkı sağlamıştır. Bu çabalar Osmanlı donanmasının ilerleyen dönemlerdeki deniz gücünü doğrudan etkilemiştir (Topbay ve Taşkın, 2023: 66).

**Görsel 1: Alanya Tersanesi**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009: 29)

Gelibolu'dan İstanbul'a tersane faaliyetlerinin aktarılmasıyla Galata tersanesi merkezi üs haline gelmiştir. Muhasebe kayıtlarına göre, 1527-1531 yılları arasında İstanbul Tersanesinde her sene gemi inşası devam etmiş; en fazla gemi 1530 yılında inşa edilmiştir. 24 kadirga yeniden yapılmış, 8 kadirga tamir edilmiş; toplam inşa edilen kadirga 44, onarılan ise 32 olmuştur. 1527-1528 yıllarında 8 tane başarda ise tamir edilmiştir. Bu tersanede kadirga, başarda, firkate, kalyata ve mavna gibi kürekli ve yelkenli savaş gemileri de inşa edilmiştir (Bostan ve Özbaran, 2009: 128).

İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra donanmanın güçlendirilmesi maksadıyla Tersane-i Amire'ye ilaveler yapılmıştır. 1547'de Kaptanıderya Sokullu Mehmed Paşa, kadirgaların malzemelerini korumak için mahzen yaptırmış, tersanenin çevresini düzenletmiş ve içi sadece denizden görülebilen bir duvarla çevirtmiştir. Yapılan düzenlemelerin benzerleri daha sonra Venedik tersanesine de uygulandığı bilinmektedir (Bostan ve Özbaran, 2009: 128).

Gemi inşa faaliyetleri konusunda dünya tarihinde özellikle 1300 ile 1800 yılları arasında hem teknolojik hem modernleşme anlamında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Teknolojik gelişmeler ışığında gemi tipleri ile navigasyon araçları gibi gelişmelerin sağladığı zengin birikim ve deneyim 14. yüzyıldan 17. yüzyılın ortalarına kadar gemi tasarımı, inşa teknikleri ve dolayısıyla denizcilikte önemli dönüşümlerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bir diğer önemli dönem ise 1650'li yıllardan 1820'li yıllara kadar olan dönemi kapsamaktadır. Bu dönem içerisinde ortaya çıkan yeniliklerin istikrarı korunmuş ve geliştirilmiştir. Buhar gücü ile 1820 sonrasında keskin bir dönüşüm daha yaşanmıştır. Avrupa'da başlayan söz konusu gelişmeler zaman içerisinde dünyanın geri kalanına yayılma eğilimi göstermiştir. Bu noktada dikkat çeken bir detay ise gemi tasarımındaki büyük ilerlemeler ilk önce Çin'de gerçekleşmiş ancak kısa süre sonra bu ilerlemelerden faydalanarak Avrupa'da daha ileri düzeyde ve uzun ömürlü üstün gemiler üretilmiştir (Unger, 2013: 187).

**Görsel 2: Tersane-i Amire, (Piri Reis, Kitab-ı Bahriye)**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009: 128)

Gemi yapımında ve onarımında Osmanlı Devleti çeşitli kızaklar kullanmıştır. Taşkızak Tersanesi bünyesinde 1805 yılında ilk kızaklar olan Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak inşa edilmiştir. Kızaklar, bakım, onarım ve inşanın yapıldığı sığ bir havuz bölümü ile geminin kızağa alınmasını ve indirilmesini sağlayan deniz içerisinde yer alan bir bölümden oluşmaktaydı (Zorlu, 2007: 94).

**Tablo 3: 1510 ve 1710 Yılları Arasında Tersane-i Amire’de Gemi İnşası**

| Gemi Çeşidi   | İnşa       | Tamir      | Toplam      |
|---------------|------------|------------|-------------|
| Kalyon        | 15         | 93         | 108         |
| Baştarda      | 59         | 102        | 161         |
| Kadırga       | 180        | 413        | 593         |
| Mavna         | 16         | 26         | 42          |
| Kalyata       | 34         | 145        | 179         |
| Firkate       | 13         | 29         | 42          |
| <b>Toplam</b> | <b>317</b> | <b>808</b> | <b>1125</b> |

Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009)

Osmanlı Devleti uzun bir süreci başarılı olarak devam ettirmesine karşın modernleşme çabaları ve yabancı etkiler incelendiğinde; 18. yy. ortalarına kadar Osmanlı denizciliğinin Avrupa’daki gelişmelerin gerisinde kaldığı gözlemlenmektedir (Topbay ve Taşkın, 2023: 66).

Özellikle savaş gemilerinde mühendislik çözümlerinin yetersiz kalması, donanmanın etkinliğini olumsuz etkilemiştir. Başka bir ifade ile bu dönemde Osmanlı donanmasının modern gemi teknolojilerindeki yeniliklere uyum sağlayamadığı ve bazı açılardan geride kaldığı söylenebilir. Bu durum hem askeri başarıların azalmasına hem denizlerdeki etkinliğinin zayıflamasına hem de ekonomik anlamda dışa bağımlılığın artmasına neden olmuştur. 1770 Çeşme Faciası sonrası Baron De Tott ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi reformcuların önerileriyle modernizasyon çalışmaları hız kazanmıştır. Bu süreçte Osmanlı devlet adamları Batı'dan danışmanlar ve uzmanlar getirerek gemi inşa tekniklerini ve denizcilik eğitiminin kalitesini artırmayı hedeflemiştir (Gençoğlu, 2015).

Denizciliğin modernleşme hareketlerinin önemli unsurlarını oluşturan yabancı uzmanların eğitim sürecinde etkin rol oynaması ve Avrupa'ya eğitim için öğrenci gönderilmesi Tanzimat Dönemi ile birlikte mümkün olmuştur. Avrupalı devletlerde uygulanan denizcilik faaliyetleri örneklerinin Osmanlı Devleti'ne entegre edilmesi ile birlikte modernleşme anlamında ivme kazandırmıştır. İngiliz modeli benimsenmiş buna benzer denizcilik eğitimlerinde, tersane uygulamalarında ve lojistik altyapıda kendini göstermiştir (Gençoğlu, 2015). Hendesehane-i Bahri Hümayun (Deniz Mühendisliği Okulu) bu sürecin önemli bir parçası olmuştur. Ancak İngiliz firması Thames Iron Works'ün 1854-1876 arasında Osmanlı'ya sattığı 63 buharlı gemi, bütçenin %18'ini tüketmiş (Quataert, 2020: 156); bu süreçte yabancı teknolojiye olan bağımlılık ciddi ekonomik yükler doğurmuştur. Benzer bir örnek de 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında Mondros Limanı'ndaki kömür stoklarının %70'inin çalınmasıdır. Bu olay modern lojistik altyapıdaki zafiyetleri de ortaya çıkarmıştır (Erickson, 2003: 78).

Nitekim III. Selim döneminde, 1793 yılında İngiltere'den satın alınan "Swift" adlı gemi Osmanlı mühendisleri tarafından 1801 yılında "Hüma Perende" (Buğu Gemisi) olarak kopyalandığı bazı kaynaklarda belirtilmektedir (Zorlu, 2019: 132). Ayrıca Sir Adolphus Slade (1830:45) raporunda yerli üretim gemilerin %60'ının 5 yıl içinde hizmet dışı kaldığını belirtmiştir. Bu durum yerli üretimin yapısal eksikliklerini ve bakım problemlerini ortaya koymuştur. Gemi inşası konusunda çeşitli girişimlerin de olduğu söylenmekle birlikte bu noktada değinilmesi gerekir ki bazı kaynaklarda Swift gemisinin Osmanlılara ait ilk vapur olmadığına dair iddialar mevcuttur. Nitekim Navarin muharebesinden birkaç sene önce Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'nın donanmasında iki adet buharlı (buğ) gemisi olduğu belirtilmektedir (Düzcü, 2013: 115-116).

Osmanlı'nın en büyük tersanesi Gelibolu'da bulunmaktaydı. Kayıtlarda yer alan pek çok gemi burada inşa edilmiştir. Gemi inşasında 17. yüzyılın başlarına kadar sürekli ve geçici

zanaatçılar olarak adlandırılan acemiler, kalafatçılar, marangoz, kürek yapımcıları, gülleci, demirci, tamirci, kasnakçı ve üstüğü işçileri çalışmaktaydı (**Tablo 4**). Sonrasında örgütlenme değişiklik göstermiş ve sürekli işçilerin sayısı ile meslek çeşitliliği artış göstermiştir (Imber, 2006: 379-382).

**Tablo 4: Gelibolu’da 1475 ve 1518 Yıllarında Donanma ve Tersane Hizmetinde Görev Yapanlar**

| Donanma Mevcudu        | 1475        |             | 1518        |            |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
|                        | Gemi sayısı | Mevcut      | Gemi sayısı | Mevcut     |
| Kadırga Cemaati        | 93          | 1174        | 93          | 296        |
| Kalyata Cemaati        | 5           | 30          | -           | -          |
| Kayık Cemaati          | 11          | 59          | -           | -          |
| At Gemisi Cemaati      | 59          | 59          | 13          | 13         |
| Tüccar Gemisi          | 13          | 12          | -           | -          |
| Kürekçi                |             | 293         | -           | 299        |
| Cebeci                 |             | 4           |             | 4          |
| Topçu                  |             | 99          |             | 30         |
| Okçu                   |             | 6           |             | -          |
| <b>Toplam</b>          |             | <b>1737</b> |             | <b>642</b> |
| <b>Tersane Mevcudu</b> |             |             |             |            |
| Meremmetçi             |             | 17          |             | 13         |
| Kalafatçı              |             | 6           |             | 29         |
| Marangoz               |             | 41          |             | 7          |
| Demirci                |             | 3           |             | -          |
| Makaracı               |             | 3           |             | 3          |
| Kumbaracı              |             | -           |             | 8          |
| Üstüğü                 |             | -           |             | 7          |
| Mahzenci               |             | -           |             | 7          |
| Limancı                |             | 1           |             | -          |
| Bıçkıcı                |             | 2           |             | -          |
| Ok yapımcı             |             | 3           |             | -          |
| Kürek yapımcı          |             | 10          |             | 4          |
| Halat bükücü           |             | 3           |             | -          |
| <b>Toplam</b>          |             | <b>89</b>   |             | <b>74</b>  |
| <b>GENEL TOPLAM</b>    | <b>181</b>  | <b>1826</b> | <b>106</b>  | <b>716</b> |

Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009: 81)

Gelibolu dışında İstanbul, İzmit, Sinop, Kızıldeniz, Süveyş ve Basra’da da gemi inşa ve bakım tesisleri olduğu; ayrıca Osmanlı’nın gemi inşaatı için Akdeniz’deki devletler içerisinde en bol kaynaklara ve imkânlarla sahip olduğu belirtilmektedir (Imber, 2006: 382). Kaynakların dışında yapılan işlerin takibi ve planlanması da oldukça önem arz etmekteydi. Yapım malzemeleri (kereste masrafları, seçimi vb.), gerekli işgücünün sağlanması, işçilerin ücretleri gibi harcamalarla ilgilenen gemi yapımında sorumlu kişi olan mütesellimler son derece önemli görünmektedir (Şimşek, 2019).

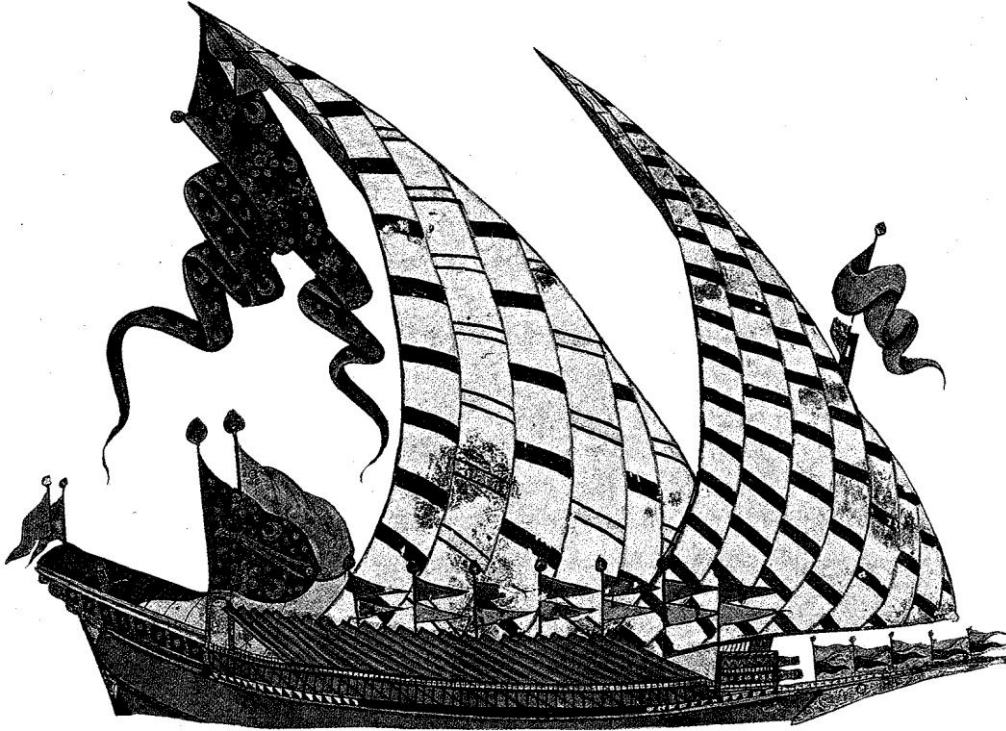
Sinop tersanesi, başta kereste olmak üzere kendir, zift, üstüğü gibi malzemelerin Sinop ve çevresinde temin edilebilmesi nedeniyle gemi inşası için ideal bir tersane olmuştur. Benzer şekilde İzmit tersanesi de etrafındaki elverişli ormanlar sayesinde gemi yapımında önemli bir

tersanedir. Burada büyük gemiler de inşa edilmiştir. Süveyş tersanesi ise top imalatının yapıldığı bir tersane olarak karşımıza çıkmaktadır. Birecik tersanesinde İnebahtı sonrasında 250si askeri, 150si zahire gemisi olan 400 gemi inşa edildiği belirtilmektedir. Mısır'ın fethiyle başlayan süreçte 1538'de Basra alınarak burada da tersane kurulmuştur. 1571'de 5 kalyata inşa edilmiş, 1573'te ise 15 kadirga onarılmıştır. Rusçuk, Samsun ve Kefken tersaneleri de gemi üretim ve onarımının yapıldığı bilinen tersaneler arasında yer almaktadır (Bostan ve Özbaran, 2009).

#### 1.2.2.2. Osmanlı Donanmasında Gemi Türleri

Osmanlı kadirga gemileri uzun bir dönem boyunca manevra kabiliyetleri ve kullanışlılık açısından ordunun ana iskeletini oluşturan araçlar olmuştur. Temel savaş gemisi olan kürekli kadirganın, temel özellikleri ve tasarımı 18. yüzyıla kadar değişmemiştir (Şekil 3). Osmanlı donanması, *al scaloccio* sistemini 1560 yılında benimsemiş; aynı yüzyılın sonuna doğru standart kadirgalar bir yerine iki direkli olarak yapılmaya başlanmıştır. 17. yüzyılda yuvarlak kılıcı gemiler inşa edilmeye başlanmış; 1617-1619 yıllarında ise Kaptan-ı Derya Çelebi Ali Paşa tarafından kıyıya oturan kadirgaların yeniden yüzdürülmesi için kullanılan yelkenli “Cankurtaran” gereksiz bulunduğu gerekçesiyle kaldırılmıştır (Imber, 2006: 376).

Görsel 3: Osmanlı Kadirgası, 1720



Kaynak: (Bostan, 2003: 180-181)

15. yüzyılın sonlarına doğru II. Mehmed, Venediklilerin kalyon tipi savaş gemilerinden inşa edilmesini istemiş ancak yapılan gemi denize indirilirken batmıştır. Bu olay neticesinde hem Venedikliler hem de Osmanlı tersaneleri tarafından bu gemiler tekrar inşa edilmemiştir (Imber, 2006: 377-378).

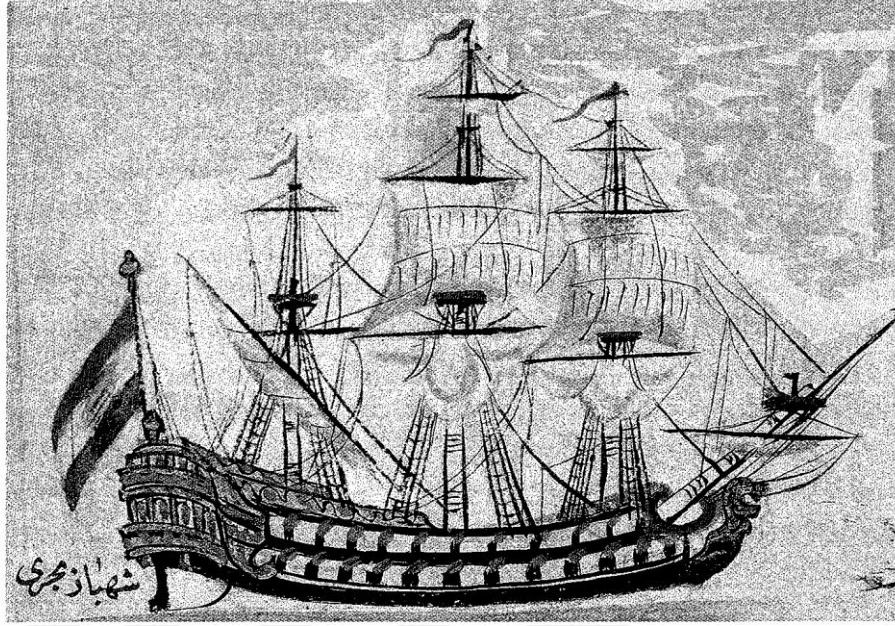
17. yüzyıla gelindiğinde Fransa ve İngiltere'nin silahlı ticari gemiler üretmeleri, kadirgaların yetersiz kalmasına neden olmuştur. Böylelikle kalyon inşasına başlanmış ve 1682 yılında standart savaş gemisi oluşmuştur (Şekil 2) (Imber, 2006: 378). Benzer şekilde Osmanlı donanmasının inşa teknolojisinin geri kaldığı ve bu geri kalmışlığın telafisiyle alakalı olarak M. Bonneval'in raporu dikkate alınarak Fransa ile iş birliği gerçekleştirilmiştir. Avrupa'nın teknolojik ve modern çalışmalarının gerisinde kalmama çabaları sonucunda, 1784'te Fransa'dan getirtilen bir mimar ve ekibi ile tersanede yeni tarzda kalyon inşa edilmeye başlanmıştır (Bostan, 1994: 178).

III. Selim döneminde Fransa'dan gelen subay ve uzmanlar Mühendishane-i Bahr-i Hümayun'da hem eğitim vermiş hem de Fransız teknolojisi ile gemi üretimine katkıda bulunmuşlardır. Bu süreçte 1784-1788 yılları arasında kayıtlara göre 112 gemi üretilmiştir. 1793 yılında ise Osmanlı için çalışan Fransız gemi inşa mühendisi Jacque-Balthasard Le Brunile, Jean Baptiste Benoit ve Toussaint Petit, hem donanmanın eğitimde hem de gemi inşa sürecinde önemli katkılar sunmuşlardır (Gençoğlu, 2015: 607). 17. yüzyılın ikinci yarısına kadar kalyonlar hangarlarda ya da göz/çeşm olarak adlandırılan yerlerde inşa edilmekteydi. Sonrasında karada tamamlanıp denize indirilmekteydi. Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için çok sayıda işçinin çalışması gerekiyordu. Ancak Le Brunile'nin bulduğu yöntem, kalyon gövdelerinin lomboz seviyesine kadar karada kızaklar üzerinde inşa edildikten sonra denize indirilmesini sağlamaktaydı. Denize inen gemilerin, diğer işlemleri denizde tamamlanacak ve böylelikle gemi kalaslarının üzerine binen yük büyük ölçüde azalmış olacaktı. Le Brunile bu yöntemi III. Selim'in de katıldığı bir törende, 59 zirâ<sup>6</sup> uzunluğunda ve "Arslan-ı Bahri" adlı kalyon tarzı gemiye uygulamıştır (Zorlu, 2007: 92-93). Ayrıca top nakliye gemileri olarak kullanıldığı düşünülen, yelkenli (barça ve igripar türlerinde) gemiler olduğuna dair kayıtlar mevcuttur. (Uzunçarşılı, 1948).

---

<sup>6</sup> Zirâ, dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsüdür. Bu uzunluk ölçüsüne arşın da denir. Birbirinden farklı uzunlukları olmakla birlikte genel olarak 54,04 cm olarak kabul edilir (Tashih Heyeti 1997: 575 akt. Şafakçı, 2013:213).

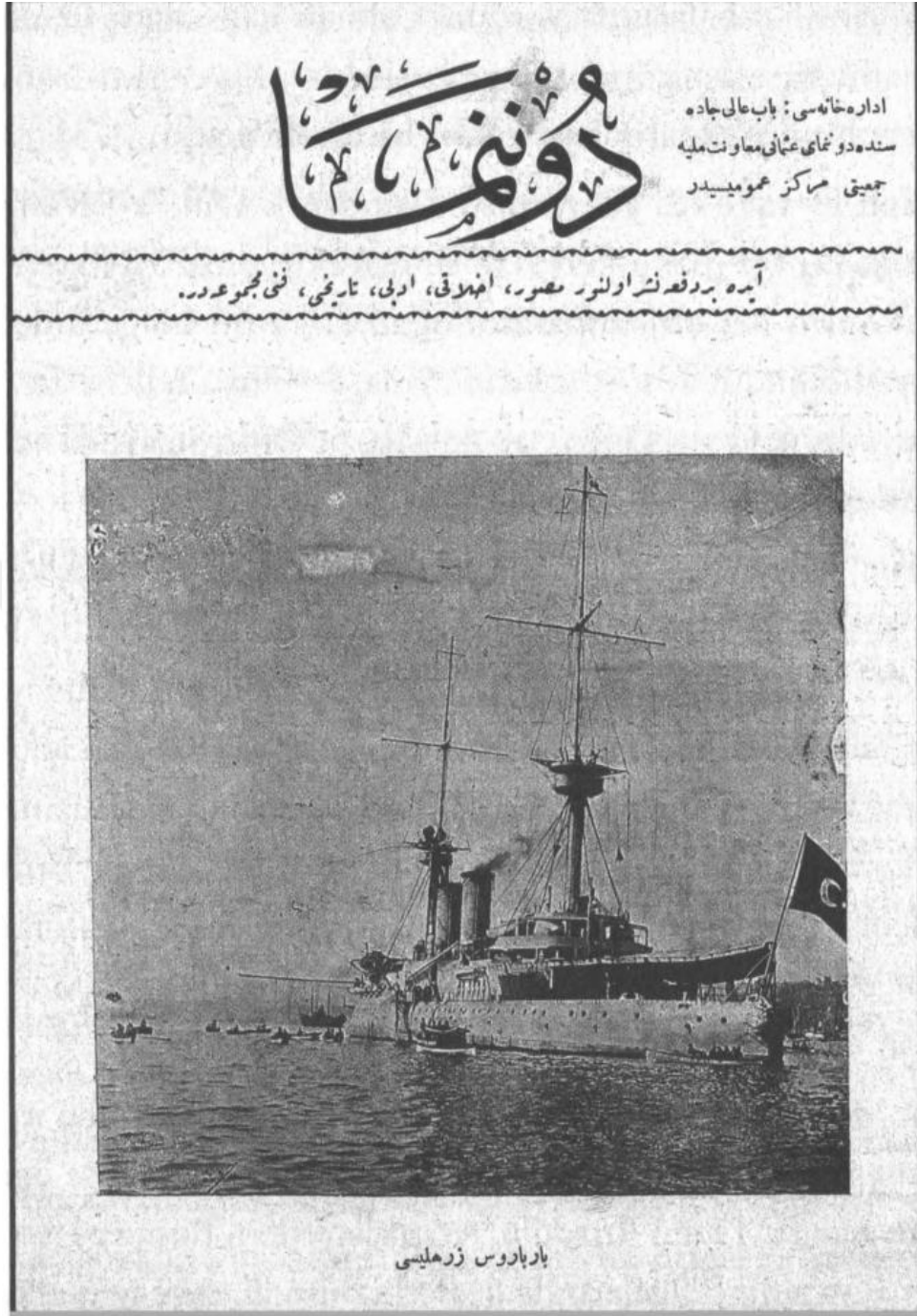
**Görsel 4: Şehbaz-ı Bahri Kalyonu**



Kaynak: (Bostan, 2003)

Osmanlı donanmasının gelişiminde dikkat çeken bir diğer nokta Kırım Savaşı'nın ardından satın alınan zırhlı savaş gemileridir. Kayıtlarda Osmanlı Devleti'nin 1875 yılında 30'u zırhlı buharlı savaş gemisi (fırkateyn ve korvet) olan 100 gemilik bir donanmaya sahip olduğu belirtilmektedir. Böylelikle Osmanlı Devleti, dünyanın en büyük üçüncü donanmasına sahip olmuştur. Ancak bakım, onarım, işletim gibi maliyetleri oldukça yüksek olduğundan etkin bir kullanım sağlanamamıştır. Bu sürecin ardından torpidobot ve gambot gibi küçük, hızlı ve az maliyetli modern gemiler tercih edilmeye başlanmıştır. 1900lü yıllarda Osmanlı donanması denizaltılar, zırhlı gemiler ve torpidobotlardan oluşmaktaydı (Çetinsaya, 2024).

Görsel 5: Barbaros Zırhlısı (1910)



Kaynak: (Çetinsaya, 2024)

**Şekil 2: Tersane-i Amire’de İnşa Edilen Gemi Çeşitleri**

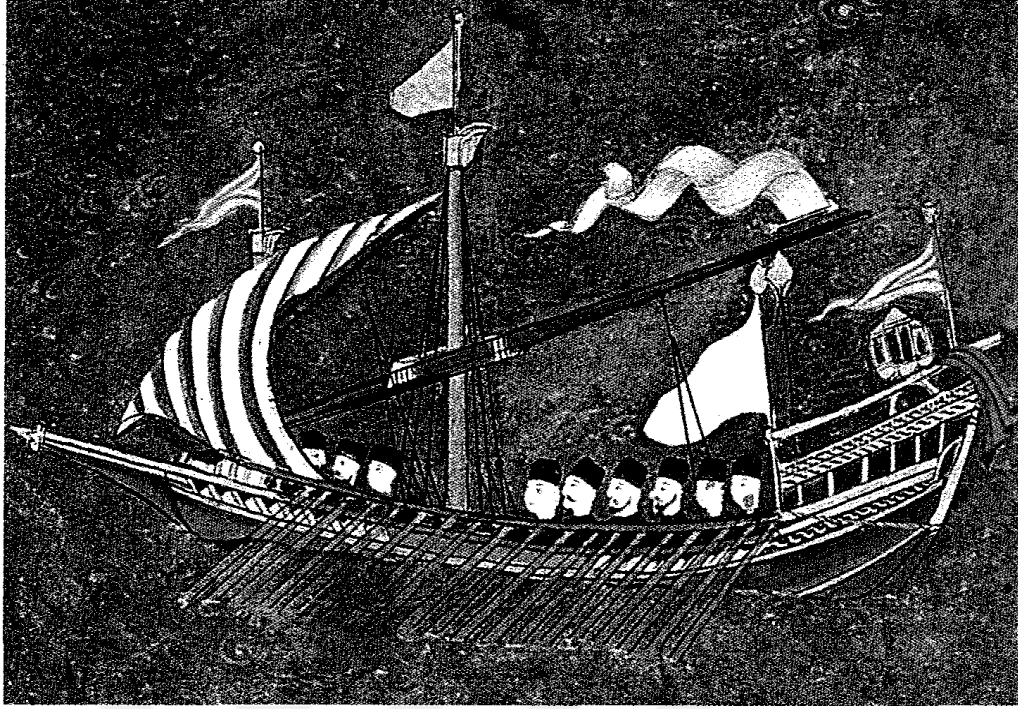
| Kürekli Gemiler                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Yelkenli Gemiler                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Büyük Donanma Gemileri<ul style="list-style-type: none"><li>• Firkate</li><li>• Pergende</li><li>• Kalyata</li><li>• Kadirga</li><li>• Baştarda<ul style="list-style-type: none"><li>• Orta Baştarda</li><li>• Paşa Baştardası</li><li>• Baştarda-i Hümayün</li></ul></li><li>• Mavna</li></ul></li><li>• İnce Donanma Gemileri Ve Kayıklar<ul style="list-style-type: none"><li>• Karamürsel</li><li>• Şayka</li><li>• İşkampoye</li><li>• Üstüaçık</li><li>• Aktarma</li><li>• Çekeleve</li><li>• Celiyye</li><li>• Kancabaş</li><li>• Palaşkerme</li><li>• At Gemileri</li><li>• Taş Gemileri</li><li>• Borozan Gemileri</li><li>• Geç Gemisi ve Kayığı</li><li>• Tonbaz</li><li>• Melekse</li><li>• At Kayığı</li><li>• Ateş Kayığı</li><li>• Menzil Kayığı</li><li>• Dolap Kayığı</li><li>• Funda Kayığı</li><li>• Sandal</li><li>• Filuka</li></ul></li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kalyon</li><li>• Bartun</li><li>• Barça</li><li>• Ağribar</li><li>• Ateş Gemisi</li></ul> |

Kaynak: (Bostan, 1992)

Osmanlı Devleti’nin gemi türlerinin, gelişimleri baz alınarak üç döneme ayrılarak incelendiği görülmektedir. Kürekli gemiler (kuruluş itibariyle-17. yüzyıl ikinci yarısına kadar), yelkenli gemiler (19. yy. ortalarına kadar) ve buharlı gemiler ile denizaltılar (1850’li yıllar sonrası) olarak gelişme göstermiştir. (Bostan, 2008; Çırpan, 2020).

Kürekli gemiler kadirga olarak da bilinmektedir. Dönüşüm süreci yaşayan gemi teknolojisinden dolayı, geleneksel olarak Akdeniz’de en yaygın olan ve kürekle hareket eden bu tür gemilere oldukça önem verilmiştir (Bostan, 2008).

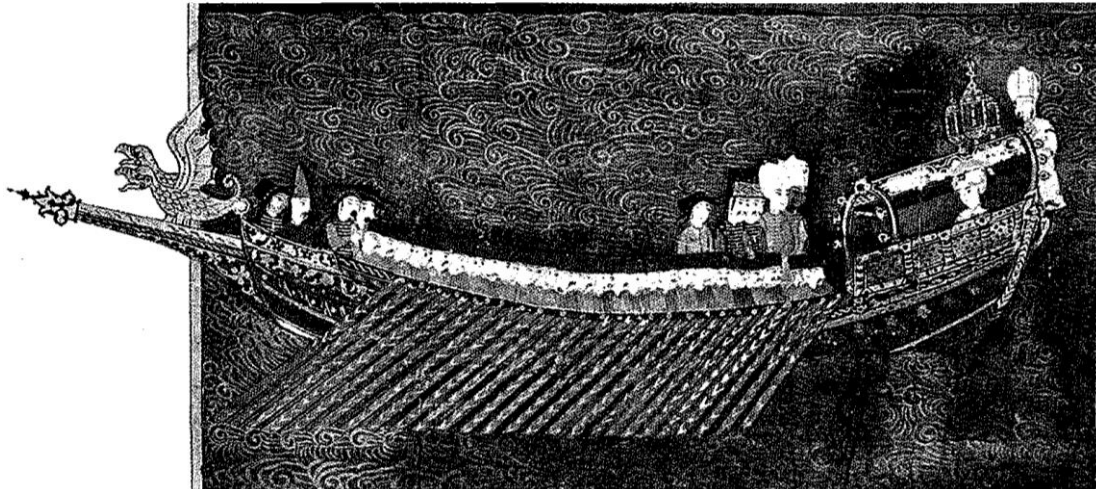
**Görsel 6: Osmanlı Baştardası**



Kaynak: (Bostan, 2003)

Deniz taşımacılığı hem ekonomik olması hem de yük kapasitesi olarak avantaj sağladığından ulaşım, erzak ve mühimmat gibi nakliye amacıyla nehir ve denizlerde kullanılan gemilere “sefine” adı verilmesine rağmen *fırkate*, *kalite*, *üstüaçık* ve *miri borazan* da denilmekteydi (Sevinç, 2010: 141).

**Görsel 7: II. Osman’ın Baştardası**



Kaynak: (Bostan, 2003)

Kadırgalar örnek alınarak yapılan daha uzun gövdeye sahip kalyonlar manevra açısından zayıf ve hızlı hareket edemeyen gemiler olarak tanımlanmaktadır. İspanyol menşesine sahip kalyonlar, sonradan İngilizler ve Hollandalılar tarafından geliştirilmiştir. Kadırgalar, Osmanlı donanmasının belkemiğini oluşturmakla birlikte, kalyon tipi gemilerin kullanımı da erken dönemlere kadar uzanmaktadır. Kalyonlar, hem askeri amaçlarla savaş gemisi olarak hem de ticari faaliyetlerde nakliye gemisi olarak sınırlı ölçüde kullanılmış, ancak hiçbir dönemde donanmanın genel yapısında yaygın bir unsur haline gelememiştir (Bostan, 2008).

**Görsel 8: II. Beyazıt döneminde yapılmış bir göge**



Kaynak: (Bostan, 2014)

Osmanlı Donanmasının 16. yüzyılın son çeyreğinden 1645 yılındaki Girit Seferi'nin başlangıcına kadar olan süreçte, Akdeniz'de büyük ölçekli bir sefer düzenlemediği ve temel görevinin kıyı güvenliğini sağlamak olduğu görünmektedir. Karadeniz'e yönelik bazı deniz hareketlilikleri olmakla birlikte bu faaliyetler önceki dönemlerin büyük deniz seferleriyle kıyaslanamayacak düzeydedir. Ancak bu dönemde kıyı şeridinin korunması ihtiyacı doğrultusunda Osmanlı tersanelerinde gemi inşası faaliyetleri yaklaşık yarım asır boyunca sürdürülmüştür. 1645-1669 yılları arasındaki yaklaşık yirmi beş yıllık Girit Seferi, Osmanlı denizcilik tarihinde önemli bir kırılma noktası teşkil etmiştir. Bu döneme kadar donanmanın omurgasını oluşturan kürekli gemilere yani kadırgalara dair mevcut algılar değişmeye başlamış ve Akdeniz sularında giderek daha sık görülmeye başlanan yelkenli gemilerin, diğer

bir deyişle kalyonların prestiji artmıştır. Bu bağlamda, Girit Savaşı esnasında Osmanlı İmparatorluğu kalyona geçiş yönünde teşebbüslerde bulunmuş olsa da donanmanın temelini yine kadırgalar oluşturmaktaydı. Öncelikli olarak korsanlık ve ticari faaliyetler amacıyla Akdeniz’de varlık gösteren İngiltere ve Hollanda’nın yelkenli gemileri kısa bir süre içerisinde deniz üstünlüğünü ele geçirmiştir. Nitekim Venedik, söz konusu devletlerin gemilerini kiralayarak Girit’i kuşatan Osmanlı donanmasını engellemeye ve hatta Çanakkale Boğazı’nı abluka altına alarak asker ve malzeme sevkiyatını sekteye uğratmaya çalışmış, bu suretle bölgesel güç dengesini kendi lehine çevirmiştir. İstanbul’dan Girit’e gönderilen takviye donanmasının Çanakkale Boğazı’ndan geçişini engelleyebilecek etkinliğe sahip Venedik kalyonları, Osmanlı denizcilerinin süratle çok sayıda kalyon inşasına karar vermesiyle sonuçlanmıştır (Bostan, 2008: 186).

**Görsel 9: Venedik Mavnası**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009)

Osmanlı Devleti’nde denizlerin önemini en iyi anlayan ve gören Kanuni Sultan Süleyman kara siyaseti kadar deniz siyasetine de önem vermekteydi. Onun döneminde en önemli mücadele bölgelerinin Akdeniz ve Hint Okyanusu olduğunu söylemek mümkündür. Osmanlı için Avrupa’yı hakimiyet altında tutabilmek için ancak stratejik açıdan önemli bir yere sahip olan Akdeniz’e hâkim olmakla mümkün olduğundan büyük bir deniz filosu kurması ve deniz imparatorluğu haline gelmesi gerekiyordu (Bostan, 2014). Batı Akdeniz’de Hızır kardeşler tarafından Cezayir’in alınması ve Osmanlı Devleti’nin himayesine geçmeleriyle büyük bir etki alanı oluşmuş ve Avrupalılar tarafından etkin bir güç olarak görülmeye başlanmışlardır (Taş, 2020: 265-266).

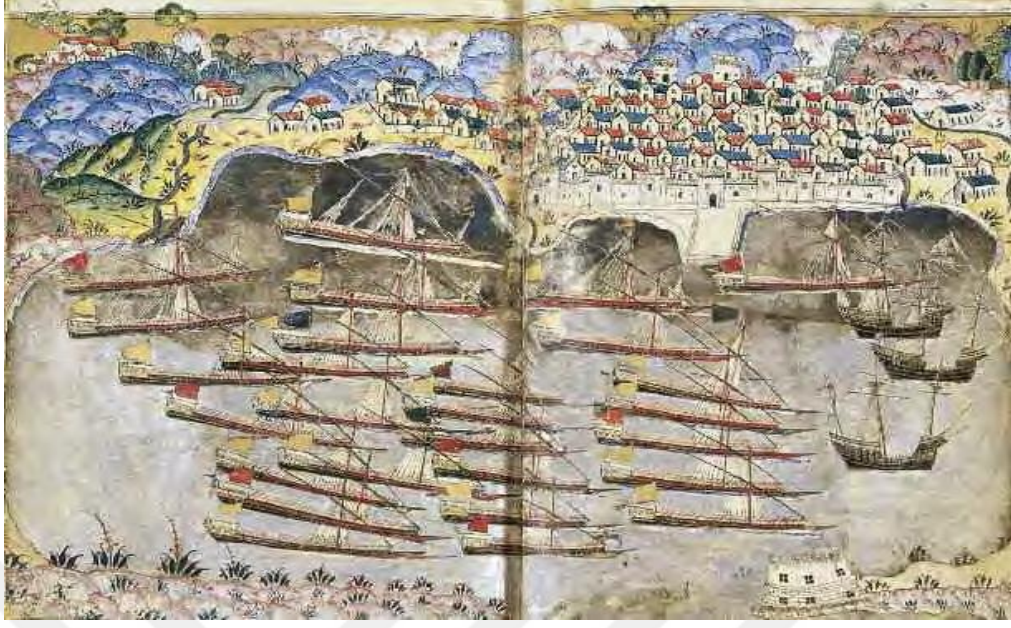
**Görsel 10: Barbaros Hayrettin Paşa**



Kaynak: (Bostan, 2014)

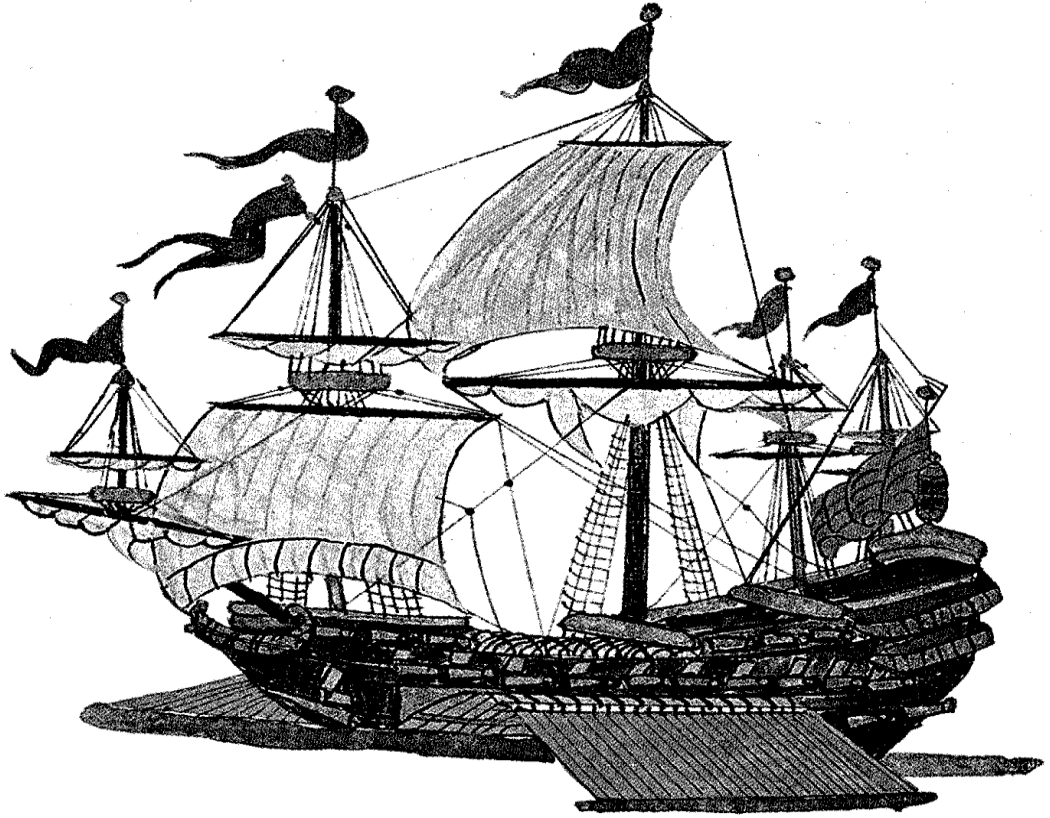
46 yıllık hükümdarlığı sırasında Kanuni Sultan Süleyman büyük çabalar göstermiştir. Akdeniz'e hakimiyet sağlamanın önemini anlamış olan Kanuni Sultan Süleyman, Orta ve Batı Akdeniz için yeni stratejiler geliştirme ihtiyacını fark etmiştir. Bu gelişmeler doğrultusunda Rodos'un fethedilmesi, Doğu Akdeniz hakimiyeti ve Batı Akdeniz'de etkinliğini arttırması gibi etkenler ile denizcilik anlamında hakimiyetini göstermiştir. Bu dönemde adından söz ettiren ve Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de en etkili dönemlerini yaşamasına neden olan başarılı denizci ise Barbaros Hayrettin Paşa olmuştur (Bostan, 2014).

**Görsel 11: Barbaros Hayreddin Paşa Donanması, Toulon Limanı 1543**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009)

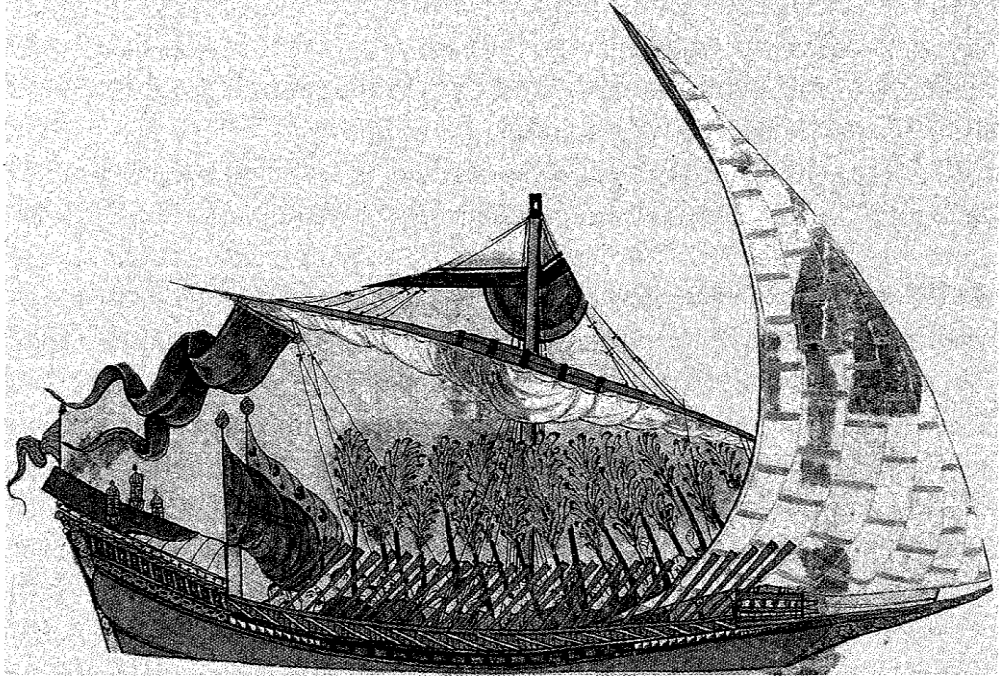
**Görsel 12: Göke**



Kaynak: (Bostan, 2003)

1498’de İstanbul’dan ikmal yapıp İskenderiye’ye doğru yola çıkan “Göke” tipi kalyon, Kemal ve Barak reisler tarafından Sinop’ta inşa edilmiştir. 1499’da İnebahtı ve 1500’de Moton ve Koron seferlerinde kullanılan *barça/göke*’nin birer savaş gemisi, 1554’te Mısır’a giden *kalyon-ı büzürk* ile *barça-i kebirin* ise birer ticaret gemisi olmuştur (Aydın 2007: 8).

**Görsel 13: Baştanda-i Hümayün**



Kaynak: (Bostan, 2003)

**Görsel 14: Piri Reis'in 1513 Yılında Hazırladığı Haritasında Resmettiği Portekiz "Barça"sı Nao'su**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009)

Osmanlı tersanelerinde vapur inşası 1837'de *Eser-i Hayr* olarak karşımıza çıkmaktadır. Amerikalı mimar Foster Rhodes tarafından yapılan bu vapur, Osmanlı tersanesinde inşa edilen ilk vapur olma özelliğini taşımaktadır. Ayrıca Tersane-i Âmire'de 1838'de *Mesir-i Bahri* ile 1839'da *Tair-i Bahri* vapurlarını da tamamlayarak denize indirmiştir. Bu vapurlar her ne kadar savaş gemisi olarak tasarlanmış ve planlanmış olsa da yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmıştır (Düzcü, 2013: 117-118).

#### **1.2.2.3. Lojistik Yapılar ve Limanlar**

Osmanlı Devleti döneminde denizcilik hem ekonomik hem de askeri alanda stratejik bir öneme sahip olmuştur. Bu anlamda Akdeniz tüm kıyı devletleri için önemli bir yere sahip olması dışında jeostratejik konumu itibariyle tüm devletlerin dikkatini çekmiştir (Ekin, 2013: 87-95). Denizcilik faaliyetleri, ticaret ağları, teknolojik yenilikleri, askeri zaferleri ve diplomatik ilişkileri Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinde temel rol oynamıştır. Gemi inşaları, malzeme teminleri, personel taşımacılığı gibi kritik unsurlar gelişmiş lojistik yapıların oluşturulmasını zorunlu kılmıştır. Lojistik açısından ordunun beslenmesi, savaş malzemelerinin nakliyesi gibi konularda kara yolunun hem zaman alması hem de maliyetinin fazla olmasından dolayı deniz yolu tercih edilmekteydi (Kurtaran, 2012: 2275).

İlk dönemlerde Osmanlı donanması, gemi üretim ve tamir işlerini büyük ölçüde yerel kaynaklarla ve usta kalafatlar aracılığıyla gerçekleştirirken; zamanla liman altyapısının ve tersane uygulamalarının entegrasyonu önem kazanmıştır. 1867’de Bahriye Nezareti’nin kurulması ve hemen arkasından yapılan idari düzenlemeler, liman ve tersane altyapısında modernleşmeyi hızlandırmıştır. Bu süreçte limanların geliştirilmesi hem askeri hem de ticari gemi trafiğini düzenleyici nitelikte önemli yatırımlara sahne olmuştur. Modern tersane faaliyetleri ve liman inşa projeleri, Osmanlı’nın dış ticaretteki rekabet gücünü artırmış; gemi inşa tekniklerinde ve bakım süreçlerinde dikkate değer gelişmeler sağlamıştır. Ayrıca bu altyapı yatırımları, devlet iç lojistik süreçlerinin modernizasyonuna da katkıda bulunmuş, ekonomik ve askeri hareketliliğin güçlendirilmesine zemin hazırlamıştır (Gençoğlu, 2015: 606-607).

Osmanlı denizcilik tarihindeki farklı dönemler, liman ve lojistik altyapı özellikleri açısından belirgin değişimler göstermektedir. Erken dönemde ustalığa dayalı yerli üretim ve küçük ölçekli tersaneler hâkimken, 18. yüzyılda Avrupa ile rekabet edemeyen sınırlı modernizasyon süreci yaşanmıştır. Tanzimat dönemiyle birlikte Batı teknolojisinin etkisiyle limanlar geliştirilmiş ve Bahriye Nezareti’nin idari reformlarıyla daha sistemli bir denizcilik yapısına geçilmiştir. Geç Cumhuriyet döneminde ise uluslararası standartlara uygun modern liman altyapıları oluşturulmuştur (Bostan, 2003: 178).

**Tablo 5: Osmanlı Denizcilik Dönemlerinin Özellikleri**

| Dönem                 | Gemi Teknolojisi                                  | Lojistik Yapı ve Altyapı                              | Limanların Rolü                                                 |
|-----------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Erken Dönem           | Ustalık Temelli, Yerli Üretim (Tophane-i Hümayun) | Geleneksel Lojistik Yöntemler, Küçük Tersaneler       | Kısıtlı Ölçekli, Yerel İhtiyaçlara Yönelik                      |
| 18. Yüzyıl            | Teknolojik Gerileme, Uyumsuzluk                   | Avrupa ile Rekabet Edemeyen Lojistik Altyapı          | Ticaretin Artmasıyla Ortaya Çıkan Sınırlı Modernizasyon         |
| Tanzimat Dönemi       | Batı’nın Teknolojisiyle Modernizasyon             | Modern İdari Yapının Tesis Edilmesi, Bahriye Nezareti | Gelişmiş Liman Altyapısı, Ticaret ve Askeri Stratejide Öncü Rol |
| Geç Cumhuriyet Dönemi | Teknoloji Transferi ve Seri Üretim                | Kapsamlı Lojistik Ağlar, Entegre Ulaşım Sistemleri    | Uluslararası Standartlarda Liman Modernizasyonu                 |

Kaynak: (Gençoğlu, 2015)

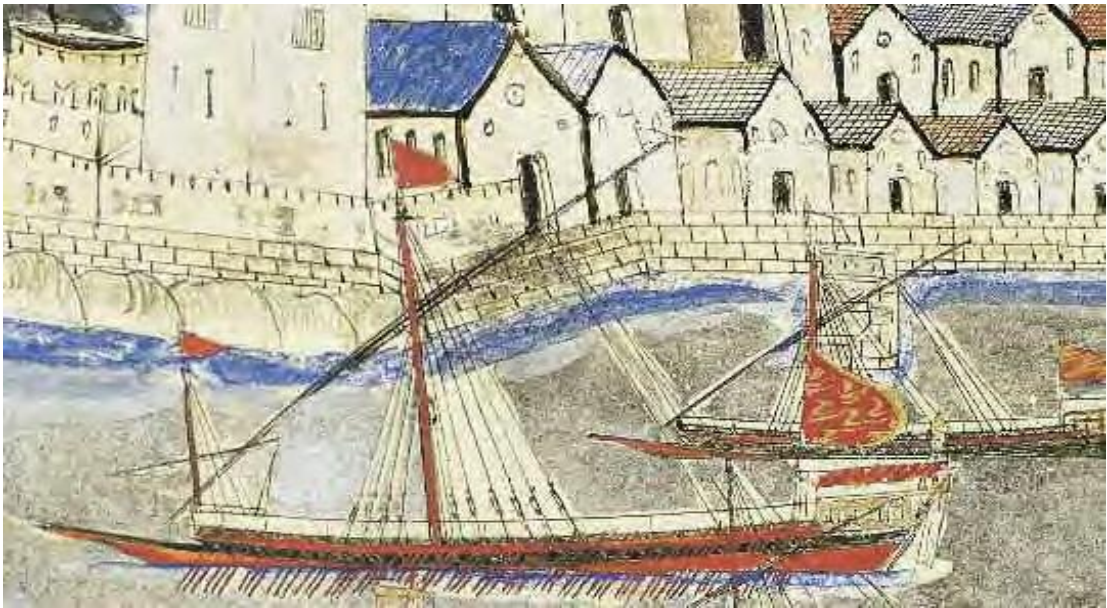
**Tablo 6: 17. Yüzyıl Limanların Ekonomik Katkısı**

| Liman      | Yıllık Vergi Geliri (1660 Akçe) | Gemi Kapasitesi |
|------------|---------------------------------|-----------------|
| İskenderun | 12.7 Milyon                     | 45              |
| İzmir      | 28.9 Milyon                     | 120             |
| Selanik    | 19.3 Milyon                     | 85              |

Kaynak: (Genç, 2014: 334-342)

17. yüzyılda Osmanlı limanlarının ekonomik katkısı dikkat çekicidir. İskenderun Limanı yıllık 12,7 milyon akçe vergi geliri ve 45 gemi kapasitesi, İzmir Limanı 28,9 milyon akçe vergi geliri ve 120 gemi kapasitesi, Selanik Limanı ise 19,3 milyon akçe vergi geliri ve 85 gemi kapasitesi ile önemli ticari merkezler arasında yer almışlardır. 17. yüzyıla kadar dünya denizciliğinde lider konumda bulunan Osmanlı Devleti, 18. yüzyıldan sonra yeniliklere ayak uyduramadığından teknoloji ithalatçısı bir yapıya evrilmiştir. 15. yüzyılda %92 olan yerli gemi üretim oranı, 18. yüzyıldan sonra %17'ye gerilemiştir. 1793-1839 yılları arasında denizcilik teknolojisi ithalatı, 2,3 milyon altın liraya ulaşmıştır. Ayrıca 1866 yılında başlatılan Haliç Tersanesi'nin elektrikli vinçlerle donatılması projesi, bütçe yetersizliği nedeniyle 34 yıl gecikmiştir (Genç, 2014: 334-342).

**Görsel 15: Marsilya Limanı'nda Osmanlı Kadırgaları, 1543**



Kaynak: (Bostan ve Özbaran, 2009: 55)

Osmanlı Devleti, denizlere erişimiyle birlikte etkileşime girilen toplulukların sayısı artmış; denizcilik teknolojilerini kendi donanmasına uygulamış, askeri ve teknik iş güçlerinden faydalanmıştır. Böylelikle hızlı yükselen bir deniz gücü olmuştur. Yapılan yatırımlar, eğitimler, kazanılan ekonomik güç ile başarılı bir süreç geçirilmiştir (Fidannaz, 2017).

Tersaneler ve liman altyapılarının güçlendirilmesi hem ticari faaliyetlerde artışa hem de uluslararası denizcilik standartlarına uyum ve dolayısıyla askeri stratejilerin güçlenmesine olanak sağlamıştır. Nitekim artan maliyetler ve işlemlerin uzun sürmesi, uzun vadede maliyetlerin artması ile ekonomik zorluklara neden olmuştur (Gençoğlu, 2015).

Sonuç olarak, Osmanlı Devleti'nin denizcilik tarihi yalnızca askeri bir güç değil aynı zamanda idari ve ekonomik bir dönüşüm süreci olarak da ele alınmalıdır. Gemi teknolojilerindeki yeniliklerin yanı sıra liman altyapıları ve lojistik yapılarıdaki gelişmeler söz konusu sürecin önemli parçalarını oluşturmuştur. Genel bir perspektiften bakıldığında, Osmanlı'nın denizcilikteki attığı adımlar günümüz denizcilik temellerinin oluşmasına büyük katkı sağlamıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI DEVLETİNDE DENİZ KAZALARI

Osmanlı Devleti geniş coğrafi sınırları ve üç kıtaya yayılan stratejik konumu itibarıyla sadece karada değil aynı zamanda denizlerdeki egemenliğini de önemseyen bir imparatorluk olmuştur. Bu bağlamda deniz ulaşımı ve deniz ticareti Osmanlı'nın siyasi, askeri ve ekonomik gücünün önemli bir bileşenini oluşturmuştur. Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz gibi farklı deniz havzalarında faaliyet gösteren Osmanlı donanması ve ticaret filoları hem iç hem dış ticaretin kesintisiz sürdürülmesini sağlarken bir yandan da deniz yollarında asayişin temin etmeye yönelik görev üstlenmiştir. Ancak denizcilik faaliyetlerinin doğasında var olan riskler, Osmanlı Devleti'nde ciddi deniz kazalarının yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Deniz ticaretinin büyük kapasiteli gemilerle avantaj sağlaması sayesinde nakliyecilik faaliyetlerinin hız kazanmasına olanak tanımıştır. Denizlerin hakimiyeti açısından gerek güvenlik gerek ise ticari amaçlı denizleri yoğun olarak kullanan devletler deniz trafiğini önemli ölçüde arttırmışlardır. Bunun sonucu olarak da deniz kazalarının yaşanması kaçınılmaz bir durum olarak karşımıza çıkmıştır. Yaşanan kazalar sonucunda ticari sürdürülebilirlik açısından tüccarları korumak, zararın paylaşılması ve denizlerdeki kirliliği engellemek gibi belirli önlemler alma ihtiyacı doğmuştur. Bu kazalar yalnızca ticari faaliyetleri aksatmakla kalmamış, aynı zamanda insan kayıplarına ve devlet nezdinde idari ve hukuki müdahale gerektiren süreçlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Deniz kazaları, çoğu zaman doğrudan çevresel koşulların, teknik yetersizliklerin ya da insan hatalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Fırtına, sis, akıntı, karanlık, korsan saldırıları, gemi donanımlarındaki eksiklik ve navigasyon hataları Osmanlı denizcilik tarihinin her döneminde karşılaşılan başlıca tehditler arasında yer almıştır. Bu kazaların belgelenmesi ve idaresi, devletin denizcilik yönetimindeki gelişmişliğini ve kriz durumlarına müdahale kapasitesini de gözler önüne sermektedir. Özellikle deniz kazalarına ilişkin kayıtlar hem olayın meydana geliş şekli hem de kazazedelere sağlanan destek açısından önemli ipuçları sunmaktadır (Akten, 2006: 272-273).

Bu bölümde; arşiv kayıtlarından elde edilebilen örneklerle de desteklenerek, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde gerçekleşen deniz kazalarının niteliği, nedenleri ve sonuçları ele alınacaktır. Kazaların sebepleri teknik, doğal ve beşerî etkenler başta olmak üzere analiz edilecek; Osmanlı'nın bu tür olaylara karşı geliştirdiği kurumsal refleks, müdahale mekanizmaları ve dönemin hukuki düzenlemeleri ile birlikte değerlendirilecektir. Ayrıca bu kazaların sosyoekonomik etkileri ve Osmanlı'da deniz güvenliği kültürünün şekillenme süreci

ele alınmaya çalışılacaktır. Osmanlı deniz kazaları, yalnızca tarihsel birer hadise değil; aynı zamanda sigortacılık anlayışının gelişiminde dönüştürücü etkiler barındıran toplumsal olgular olarak ele alınacaktır.

## 2.1. Deniz Kazaları

Deniz kazaları çevresel ve ekonomik sonuçları bakımından uluslararası ilgi gerektiren kazalar için kullanılan bir terimdir (Akten, 2006: 301). Bu bakımdan deniz dışındaki alanlarda yaşanan kazalardan oldukça ayrı bir uluslararası hukuki altyapıya sahiptir.

Deniz kazaları çeşitli nedenlerle meydana gelmektedir: gemiyi etkileyen akıntı, gelgit, şiddetli rüzgâr, görüş mesafesinin azalması (sis, yoğun kar ve yağmur), fırtınalı denizler, karanlık vb. gibi doğal koşullar; kusurlu malzeme veya inşaattan kaynaklanan korozyon, dümen arızası, motor arızası veya tekne arızası gibi gemi içindeki eksiklikler veya seyrüsefer yardımcıları gibi kıyıdaki tesisatlardan kaynaklanan teknik arızalar; hatalı veya güvenilirliği şüpheli haritalar, ani ve açılı rüzgarlara sahip, çok sınırlı manevra kabiliyetine izin veren ve Türk Boğazları gibi yoğun deniz trafiğine maruz kalan dar kanallara, trafik ayırım şeritlerine bitişik demirleme, sınırlı deniz alanlarının yanı sıra kayalıklar, resifler, batıklar vb. gibi seyir tehlikelerine yol açabilecek seyir hatalarını içeren rota koşulları; bir geminin daha büyük boyutuyla ilişkili zayıflığı, dolayısıyla daha az manevra kabiliyeti ve stabilite veya su çekimi kısıtlamaları gibi gemilerle ilgili faktörler; deneyim eksikliği, teknik yetersizlik, kötü gözcülük, prosedürlere ve kurallara gereken özenin gösterilmemesi, bir gemiyi yönetirken dikkatsizlik, radar bilgilerinin yanlış yorumlanması, yorgunluk ve yetersiz dinlenme gibi insan faktörleri ile tehlikeli mal (yağlar, kimyasallar, nükleer maddeler) ve gemilerde istiflendikleri yer / bölme (güvertede veya güverte altında) ve bu tür kargoların ihtiyaç duyduğu özen derecesi (tahıl, kereste) gemilerin denize elverişliliği ile ilgili olarak birçok husus kazalara sebebiyet verebilmektedir (Akten, 2006: 272-273).

Osmanlı İmparatorluğu, yalnızca geniş bir kara gücüne sahip bir siyasi yapı olmanın ötesinde, deniz ticareti ve ulaşımı açısından da son derece aktif bir deniz devleti hüviyetindeydi. Gerek yerli üreticiler gerekse yabancı tüccarlar için deniz yolları hem ticaretin hem de ulaştırmanın temel güzergâhları arasında yer almaktaydı. İmparatorluk coğrafyasındaki iç denizler ve açık deniz hatları üzerinden düzenli şekilde ticaret seferleri yapılmakta; çeşitli liman şehirleri bu yoğun deniz trafiğiyle ekonomik canlılığını sürdürmekteydi. Bu kadar sık kullanılan bir ulaşım ağı içerisinde deniz kazalarının meydana gelmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Osmanlı arşiv kayıtlarında da bu kazalara ilişkin çok sayıda örnek yer almakta, bu durum deniz taşımacılığının teknik ve çevresel risklerini gözler

önüne sermektedir. Dönemin gemicilik teknolojisinin büyük ölçüde ahşap yapılara dayanıyor oluşu, denizcilik faaliyetlerini doğal olarak kırılgan bir hale getirmiştir. Ayrıca seyir güvenliğini sağlayacak sistemlerin henüz gelişmemiş olması, gemicilerin hem yön tayini hem de meteorolojik öngörüler açısından kısıtlı imkânlarla hareket etmelerine neden olmuştur. Bu koşullara dönem dönem yoğunlaşan deniz savaşları ile fırtına, sis, akıntı gibi doğal etmenler de eklendiğinde, Osmanlı denizciliği bağlamında gemi kazalarının olağanüstü değil, sistemin doğasında yer alan hadiseler olduğu anlaşılmaktadır (Özdemir, 2006: 367).

Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik tarihinde stratejik önemi ve sonuçları itibariyle büyük yankı uyandıran savaşlardan biri, 1571 yılında meydana gelen İnebahtı Deniz Savaşı'dır. Kıbrıs'ın Osmanlı topraklarına katılmasının ardından, başta Papalık olmak üzere İspanya ve Venedik gibi dönemin Katolik deniz güçleri bir araya gelerek bir Haçlı ittifakı oluşturmuştur. Bu ittifakın temel amacı, Kıbrıs'ın Osmanlı'dan geri alınması ve Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin kırılmasıydı. Osmanlı donanması, Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa ve Serdar Pertev Mehmed Paşa'nın komutasında sefere çıkmış; ancak uzun süren Girit seferi nedeniyle hem fiziksel yorgunluk hem de motivasyon eksikliği yaşanmıştır. Komuta kademesi içinde görüş ayrılıkları olmasına rağmen, savaş kararı ısrarla alınmış ve Osmanlı donanması İnebahtı Körfezi'ne yönelmiştir (Çırpan, 2020: 52).

7 Ekim 1571 günü gerçekleşen muharebe, Osmanlı açısından yıkıcı sonuçlar doğurmuştur. Sayısal verilerde farklılıklar olsa da genel kabule göre Osmanlı yaklaşık 230 gemi ve 25.000 askerle katılmış; buna karşılık Haçlı donanmasının 243 gemi ve 37.000 askeri olduğu ifade edilmektedir. Gün boyunca süren çatışmada Osmanlı donanması neredeyse bütünüyle imha edilmiş; yaklaşık 190 gemi kaybedilmiş, binlerce asker hayatını yitirmiş ya da esir düşmüştür. Üst düzey birçok denizci subay hayatını kaybetmiş ve yalnızca Uluç Ali Paşa yönetimindeki küçük bir filo düşman hattını yararak geri çekilmeyi başarmıştır. Haçlı donanmasının kayıpları ise Osmanlı'ya kıyasla oldukça sınırlı kalmıştır (Bostan, 2000: 288).

Bu mağlubiyet, Osmanlı'nın denizlerdeki mutlak üstünlük dönemine ciddi bir darbe vurmuş olsa da uzun vadede kalıcı bir sonuç doğurmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu, kısa sürede kayıplarını telafi etmek amacıyla yoğun bir gemi inşa sürecine girerek iki yıl gibi kısa bir sürede Venedik'i barış yapmaya zorlayacak bir deniz gücüne erişmiş ve diplomatik üstünlüğü yeniden sağlamıştır. 1573 yılında imzalanan anlaşma neticesinde Venedik, Osmanlı egemenliğini tanımakla kalmamış; aynı zamanda savaş tazminatı ödemeyi de kabul etmiştir. Bu gelişmeler, İnebahtı yenilgisinin mutlak bir stratejik çöküş değil; geçici ve telafi edilebilir bir kayıp olarak değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır. Savaş, aynı zamanda Osmanlı

donanmasının modernizasyon ihtiyacını gündeme getirmiş ve denizcilik politikalarının yeniden gözden geçirilmesine neden olmuştur (Bostan, 2000: 287-289).

Osmanlı İmparatorluğu'nun XVIII. yüzyıldaki en ağır deniz kayıplarından biri, 1770 yılında gerçekleşen Çeşme Baskını'dır. İngiliz desteğini de arkasına alan Rus donanması, Amiral Spiridov komutasında Akdeniz'e açılmış ve Mora Yarımadası civarında üslenerek bölgede askeri etkinliğini artırmıştır. Karadan ve denizden sağladığı lojistik destekle güçlenen Ruslar, Mora'da yaşayan Rum nüfusu isyana teşvik ederek bu stratejik bölgeyi Osmanlı idaresinden koparmayı hedeflemiştir. Bu süreçte Anadolu Limanı'nda konuşlanan Osmanlı donanması, Kaptan-ı Derya Hüsameddin Paşa'nın yönetiminde Rus filosuna karşı koymak istemiş; ancak başarılı olamayarak geri çekilmek zorunda kalmıştır. Geri çekilen Osmanlı kuvvetleri, Çeşme açıklarındaki Koyun Adaları civarında Rus donanmasıyla yeniden karşılaşmıştır. Bu noktada Cezayirli Hasan Bey'in baştardasından sıçrayan yangın Rus amiral gemisine zarar verince her iki taraf da daha büyük bir felaketi önlemek amacıyla çatışmayı sonlandırarak geri çekilmiştir. Bunun ardından Rus filosu Çeşme açıklarında bekleyişini sürdürürken, Osmanlı tarafında Hüsameddin Paşa, savunma tertibatı olarak donanmayı Çeşme Limanı içerisine çekme kararını almıştır. Ancak bu tercih, limanın darlığı ve manevra kabiliyetinin sınırlılığı nedeniyle eleştirilmiş; Rodos Beyi Cafer Bey, liman içindeki dar alanın savunma için uygun olmadığını belirtmişse de nihai karar Kaptan-ı Derya tarafından verilmiştir (Üstüner, 2019: 1880-1884).

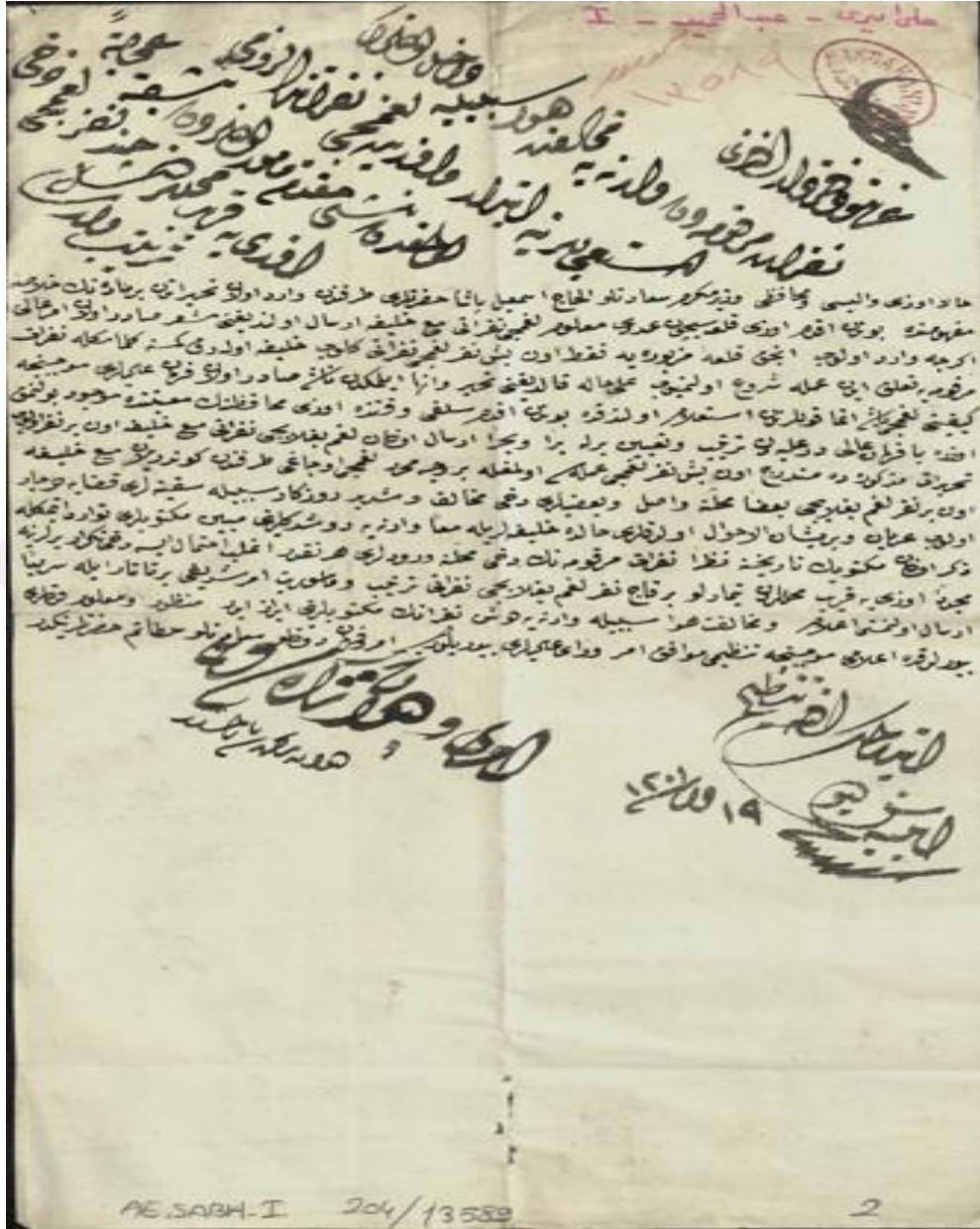
Osmanlı donanmasının limanda sıkışık şekilde konuşlanmasından faydalanan Rus donanması, limanın ağzını kapatarak içerideki gemilere ateş kayıklarıyla saldırmış ve kısa sürede büyük bir yangın çıkmasına neden olmuştur. Yaklaşık otuz gemi bu saldırı sonucunda tahrip olmuş; sadece Hüsameddin Paşa'nın gemisi Sakız Adası'na ulaşarak kurtulabilmiştir. Bu ağır kaybın ardından Hüsameddin Paşa görevinden alınmış, baskının Osmanlı deniz gücüne verdiği zarar ise kısa sürede stratejik düzeyde etkisini göstermeye başlamıştır. Rus donanmasının Çanakkale Boğazı'na kadar ilerlemesi ve İstanbul'un doğrudan tehdit altına girmesi, yalnızca askeri değil, aynı zamanda ekonomik güvenlik açısından da ciddi bir tehdit unsuru oluşturmuştur (Aktepe, 1993).

Osmanlı denizcilik tarihine trajik bir iz bırakan deniz kazalarından biri de 19. yüzyılın sonlarında yaşanan ve hem diplomatik hem de sembolik anlam taşıyan Ertuğrul Fırkateyni faciasıdır. 1889 yılında Osmanlı Devleti tarafından Japonya'ya gönderilen bu savaş gemisinin temel amacı, uzak doğuda Osmanlı'nın diplomatik itibarını güçlendirmek, dostane ilişkileri kurumsallaştırmak ve aynı zamanda Osmanlı sancağını Doğu Asya sularında dalgalandırmaktı. Ertuğrul, İstanbul'dan ayrıldıktan sonra seyrine devam ederken Süveyş

Kanalı geçişi sırasında iki farklı deniz kazasına karışmış ve bu nedenle yaklaşık iki haftalık bir gecikmeyle rotasını sürdürebilmiştir. Uğradığı limanlarda özellikle Cidde ve Aden gibi Osmanlı nüfuz alanında bulunan bölgelerde halkın yoğun ilgi ve sempatisiyle karşılanan fırkateyn, yaklaşık 11 aylık zorlu bir seyrin ardından 1890 yılında Japonya'nın Yokohama limanına ulaşmıştır. Ertuğrul'un Japonya'daki faaliyetleri yalnızca protokol ziyaretleriyle sınırlı kalmamış; gemi mürettebatı bazı yerel denizcilik etkinliklerine katılmış ve kafil komutanı Osman Paşa da çeşitli diplomatik temaslarda bulunmuştur. Ancak bölgede baş gösteren kolera salgını nedeniyle dönüş seyahati planlanandan daha erken bir tarihe alınmıştır. 13 Eylül 1890 tarihinde Japonya'dan ayrılan Ertuğrul, dönüş güzergâhında Kobe açıklarına ilerlediği sırada ani hava değişimiyle karşı karşıya kalmıştır. Giderek şiddetlenen fırtına kısa sürede kasırgaya dönüşmüş ve fırkateyn, Japonya'nın Kushimoto köyü açıklarındaki Oshima Burnu yakınlarında, 16 Eylül günü kayalıklara çarparak batmıştır. Kazadan yalnızca 69 kişi sağ kurtulabilirken, 532 denizci hayatını kaybetmiştir (Çırpan, 2020: 53).

Osmanlı arşiv belgelerinde deniz kazalarına ilişkin kayıtlar incelendiğinde, batırılan veya zarar gören gemiler için genellikle “kazazede” teriminin tercih edildiği görülmektedir. Her ne kadar bazı belgelerde savaş veya çatışmalarda zarar gören gemiler için “gark olmak” (batmak) ya da yangına maruz kalan gemiler için “ihrak olmak” (yanmak) gibi farklı kavramlar kullanılsa da arşiv terminolojisinde en yaygın ifade biçiminin “kazazede” olduğu dikkati çeker. Bu ifade, olayın doğal ya da beşerî olmayan etkenler sonucu meydana geldiğine işaret etmekle birlikte, geminin kesin olarak hangi sebeple battığını ortaya koymak her zaman mümkün olmayabilir. Özellikle Akdeniz ve Karadeniz gibi coğrafi bölgelerde, fırtına ve sert rüzgârların deniz ulaşımı açısından ciddi riskler taşıdığı bilinmektedir. Bu bağlamda, arşivlerde sıkça karşılaşılan gemi kayıplarının doğal afetlere bağlı olduğu düşünülse de Osmanlı denizcilik tarihine genel olarak bakıldığında savaşlar ve deniz muharebeleri, gemi kayıplarının temel nedeni olarak öne çıkmaktadır (Kocaoğlu, 2019). Osmanlı döneminde doğal afetlere bağlı olarak batan gemilerle ilgili 1787 yılına ait bir vesika aşağıda örnek olarak gösterilmektedir. Bu belgeye göre gemi, Özi Kalesi'ne giden askeri lojistik personellerini taşıırken hava muhalefeti nedeniyle yolda kaza geçirmiştir.

Görsel 16: Deniz Kazasına İlişkin Arşiv Vesikası

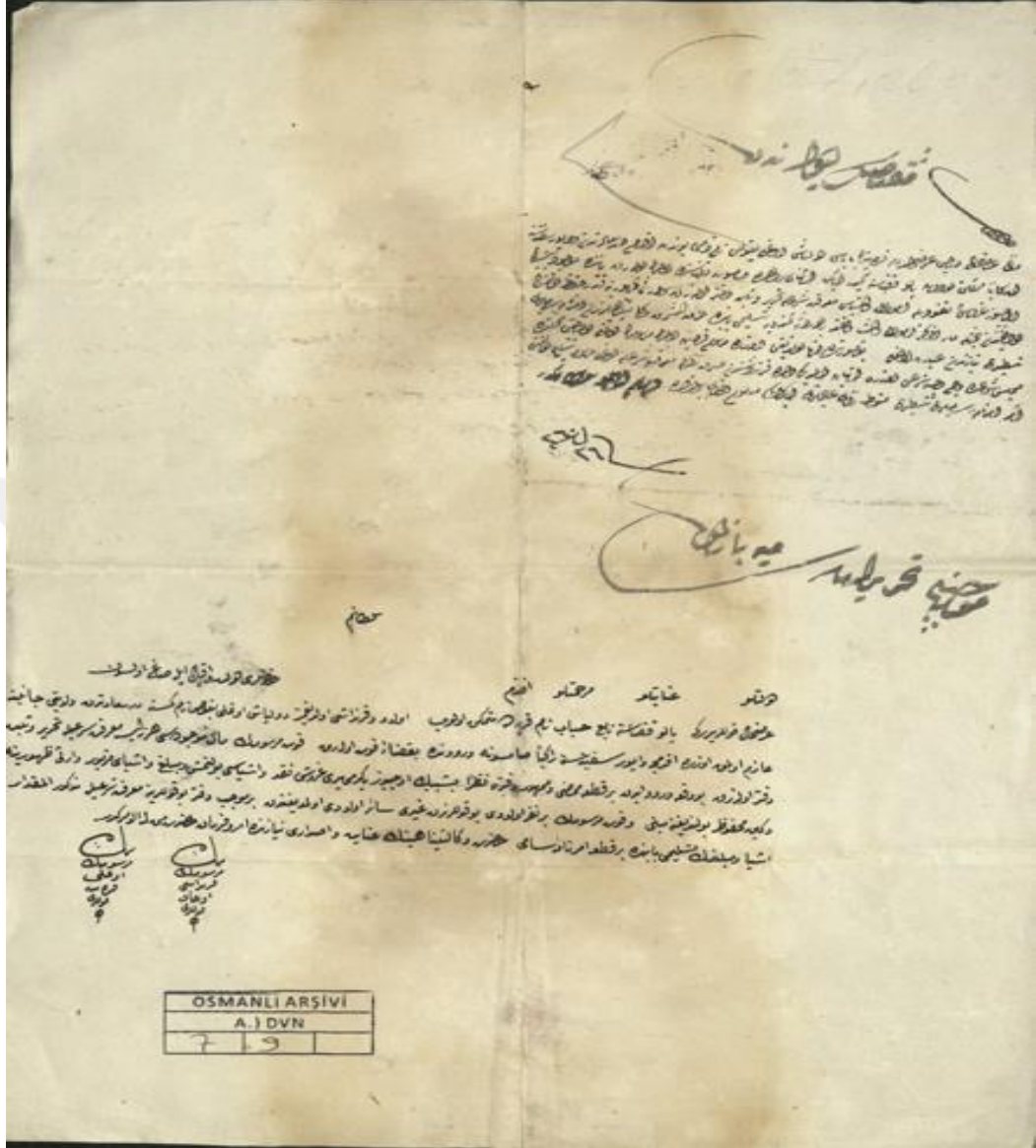


(Görsel 16) Özi Kalesi Muhafızı Vezir Hacı İsmail Paşa'nın talebi üzerine, İstanbul'dan görevlendirilen 11 lağım bağlayıcı askeri ve onlara refakat eden halifelerin tayin edilen görev yerine ulaşmak üzere bindikleri gemi şiddetli hava muhalefeti nedeniyle yolda kaza geçirmiş ve Özi Kalesi'ne varamamışlardır. Bu durum üzerine söz konusu ihtiyacın karşılanabilmesi amacıyla Özi Kalesi'ne daha yakın bölgelerden yeni lağım bağlayıcı askerlerin tedarik edilmesi yönündeki talep, 19 Zilkade 1201 (12 Eylül 1787) tarihli resmi yazı ile İstanbul'a iletilmiştir. Kazazede gemiye ilişkin bu arşiv vesikası ışığında Osmanlı Devleti karşılaştığı deniz kazalarına karşı gösterdiği refleks, idari sistemindeki işlevselliğin boyutlarını göstermektedir (BOA, AE. SABH-I - 204/13589).

Meteorolojik etkenlerin etkisiyle meydana gelen gemi kayıpları, bazı durumlarda tekil olaylar şeklinde gerçekleşmiş, bazı hallerde ise donanmaların toplu kayıplarına yol açmıştır. Hatta liman gibi görece korunaklı alanlarda bile gemilerin fırtına nedeniyle battığı örnekler mevcuttur. Gemi kazalarının diğer önemli nedenlerinden biri ise yangınlardır. Bu tür felaketler, çoğu zaman düşman saldırıları sonucunda ortaya çıkmış olsa da gemi mürettebatının gemiyi düşman eline geçmesin diye bilinçli olarak ateşe verdiği durumlara da rastlanmıştır. Yangınların deniz savaşlarındaki yıkıcı etkisi, yalnızca geminin fiziksel kaybıyla sınırlı kalmayıp, mürettebat ve stratejik güç açısından da ciddi sonuçlar doğurmuştur. Öte yandan, gemilerin su alarak batması, korsan saldırıları, ya da bazı deniz fenerlerinin kasıtlı olarak yanlış yönlendirme yapması gibi olaylar da deniz kazalarının diğer sebepleri arasında yer almaktadır. Özellikle fenercilerin ticari ya da yağmacı niyetlerle gemileri karaya oturtmaya çalıştıkları durumlar, Osmanlı deniz emniyet rejimi açısından önemli sorun alanlarından birini teşkil etmiştir (Özdemir, 2012).

Osmanlı döneminde meydana gelen gemi kazalarının, günümüz anlamında çevre kirliliğine yol açtığını söylemek isabetli olmayacaktır. Dönemin sınırlı nüfusu, denizcilik faaliyetlerinin ölçeği ve gemi sayısındaki görece azlık, bu tür kazaların çevresel etkilerini minimal düzeyde tutmuştur. Ayrıca buharlı sistemlerin yaygınlaşmasından önce gemilerde fosil yakıtların kullanılmaması da kazaların doğrudan çevreyi kirlletici sonuçlar doğurmasını büyük ölçüde engellemiştir. Bu bağlamda, söz konusu kazaların başlıca sonuçları; çevresel tahribattan ziyade can ve mal kaybı ile sınırlı kalmamıştır. Bununla birlikte, deniz kazaları Osmanlı toplumsal yapısında birtakım sosyal, hukuki ve idari sorunlara da zemin hazırlamıştır. Bu sorunların başında, kazaya uğrayan gemideki malların kime ait olduğunun tespit edilmesi gelmektedir. Özellikle mal yüklü ticaret gemilerinin batması durumunda, mülkiyet ihtilafları ve bu malların korunması gibi hususlar devletin müdahalesini zorunlu kılmıştır. Ayrıca, kazaların ardından yaşanan en önemli meselelerden biri de enkaz bölgesinde ortaya çıkan yağmalama faaliyetlerinin önlenememesidir. Bu durum hem kamu düzeninin korunması hem de zarara uğrayan kişilerin haklarının gözetilmesi açısından ciddi bir idari mesele olarak değerlendirilmiştir (Çırpan, 2020: 54).

Görsel 17: Deniz Kazası Sonrası Osmanlı Devleti'nin Yağmalama Önleyici Faaliyetlerine İlişkin Bir Arşiv Vesikası



(Görsel 17) Palu Kazasına bağlı Hıyab Köyü sakinlerinden Dulbaşı oğlu Nabus, İstanbul'da bulunmasının ardından memleketine dönmek üzere bir deniz yolculuğuna çıkmıştır. Ancak Samsun limanına vardığında meydana gelen talihsiz bir kaza sonucu hayatını kaybetmiştir. Olayın ardından kendisine ait olan toplam 5.327 kuruş tutarındaki nakit para ile bazı şahsi eşyaları ilgili makamlarca kayıt altına alınarak zapt edilmiştir. Söz konusu mal ve paranın, merhum Nabus'un yasal mirasçılarına teslim edilebilmesi için, kardeşi Ohan ve oğlu Karase tarafından 26 Şevval 1260 (Miladi takvime göre 7 Kasım 1844) tarihinde bir dilekçe kaleme alınarak yetkili makamlara sunulmuştur. Dilekçede hem vefat olayının detayları hem de mirasın kimlere ait olduğu hususu açıklığa kavuşturulmuş; resmi işlemlerin tamamlanarak hak sahiplerine gerekli teslimatın yapılması talep edilmiştir. Bu vesika Osmanlı Devleti'nin

kazazedelere ve zarar gören tüccarlara karşı idari ve zarar giderici faaliyetlerine ilişkin yaklaşımını göstermektedir. Devletin sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda sosyal bir sorumluluk anlayışına da sahip olduğunu yansıtmaktadır. Arşivlerdeki buna benzer kayıtlar devletin yağmalama, malı koruma ve kurtarma faaliyetlerinin de bir örneği niteliğindedir. Bu durum Avrupalı devletlerin kurumsal faaliyetlerinden farklı olarak Osmanlı'nın denizcilik alanında nasıl düzenleyici bir yaklaşıma sahip olduğuna işaret etmektedir (BOA, A.DVN-7/9).

Sigorta sistemlerinin henüz gelişmediği dönemlerde deniz taşımacılığı yapan tüccarların karşılaştığı en temel sorunlardan biri, deniz kazalarına maruz kalan gemilerdeki malların iade süreci olmuştur. Özellikle mal güvenliğinin teminat altına alınamadığı bu erken dönemlerde, batık ya da zarar görmüş ticari yüklerin mülkiyeti ve geri verilmesi meselesi önemli hukuki ve toplumsal tartışmalara neden olmuştur. Akdeniz havzasında kadim bir gelenek olarak yerleşmiş bulunan deniz hukukuna dayalı teamüller, Roma ve Bizans dönemlerinden itibaren etkisini sürdüren Rodos Deniz Kanunları<sup>7</sup>'na dayanmaktaydı. Bu kurallara göre, zorunlu nedenlerle denize atılan ya da geminin batması sonucu kaybolan malların, asli sahiplerine iade edilmesi esastı. Ancak bu kural her zaman fiilen uygulanmamış, özellikle yabancı tüccarların kazaya uğradıkları bölgelerde bu haklarını kullanmaları çoğu zaman güçleşmiştir. Uygulamada sıklıkla malların yerel halk veya korsanlar tarafından yağmalandığı görülmüş; hatta bazı durumlarda sahil kenarından yakılan yanıtıcı ateşlerle gemilerin kasıtlı olarak yönlerinin şaşırtıldığı ve bu suretle karaya oturtularak batırıldıkları rapor edilmiştir. Bu tür uygulamalar, deniz ticaretinin güvenliğini zedeleyen unsurlar arasında sayılmış ve uzun süre boyunca sistematik bir çözüm üretilenmemiştir. Ancak 11. yüzyıldan itibaren, denizcilik hukukuna dair uluslararası iş birliği arayışları hız kazanmış; devletler arası yapılan anlaşmalarla, batık gemilerin mallarının iadesine yönelik yükümlülükler ortaya konmuştur. Bu bağlamda, Anadolu Selçuklu Devleti ile Venedik Cumhuriyeti arasında 13. yüzyılda imzalanan bir ahidname, her iki tarafın da kendi egemenlik sahalarında batan karşılıklı gemilere ait malları iade edeceğine dair karşılıklı taahhüt içermesi bakımından dikkate değerdir (Gümüş, 2012: 114).

Osmanlı Devleti, deniz ticaretiyle ilgili olarak hukuki ve diplomatik çerçevede Anadolu Selçuklu mirasını sürdürmüş ve çeşitli dönemlerde farklı devletlerle denizcilik

---

<sup>7</sup> *Rodos Deniz Kanunları*, Antik Çağ'dan itibaren Akdeniz ticaretinde uygulanan ve Orta Çağ'da Bizans ile İslam dünyasında etkisini sürdüren ilk yazılı deniz ticareti kurallarındandır. M.Ö. 8. yüzyılda Rodos Adası'nda ortaya çıkan bu kurallar; deniz kazaları, gemi hasarları, yük paylaşımı ve kaptan/yolcu ilişkileri gibi konuları düzenleyen bir deniz hukuku metni niteliği taşımaktadır. Roma İmparatorluğu döneminde "Lex Rhodia" adıyla bilinen ve ortak avarya (gemi hasarının paylaşılması) prensibini getiren bu kurallar, Bizans aracılığıyla İslam hukuk literatürüne de girmiştir. Osmanlı'da ise bu gelenek, özellikle 16. yüzyılda deniz ticaretini düzenleyen "Kanunname-i Ticaret-i Bahriye" gibi düzenlemelere dolaylı yoldan yansımıştır (Bkz. Kurul, 2014).

güvenliğini düzenleyen ahitnameler (anlaşmalar) imzalamıştır. Özellikle barış hâlinde bulunduğu devletlerle gerçekleştirdiği bu anlaşmalarda, deniz kazaları sonrası ortaya çıkabilecek hak kayıplarının önlenmesine yönelik hükümler büyük önem arz etmiştir. Bu çerçevede, Venedik ile 1718, Fransa ile 1740, Prusya ile 1761, İspanya ve Rusya ile 1783 yıllarında yapılan ahitnameler, denizcilik hukukuna dair karşılıklı yükümlülükler içermektedir. Söz konusu belgelerde, deniz kazası geçiren gemilerin korunması, yüklerin sahiplerine iadesi ve kazazedelerin mallarının karaya çıkarılması sırasında yalnızca taşıma giderlerinin talep edilip ek bir vergi alınmaması gibi hususlar açıkça hüküm altına alınmıştır. Bu düzenlemeler, Osmanlı'nın deniz ticaretinde tarafsızlık ve adalet ilkesine verdiği önemin somut yansımaları olarak değerlendirilebilir. Osmanlı Devleti'nin bu konuda sergilediği hassasiyet, özellikle İslam coğrafyasına yönelik tutumunda daha belirgin bir şekilde görülmektedir. İslam hukukunun deniz kazalarına ilişkin düzenlemeleri doğrultusunda, denizde batan bir geminin malı "lukata" yani buluntu olarak kabul edilirdi. Bu tür malların, bulan kişi tarafından halka ilan edilmesi ve sahibinin ortaya çıkmaması durumunda bir yıl bekletilmesi öngörülmektedir. Eğer bu süre zarfında hak sahibi ortaya çıkmazsa, mal, bulan kişiye ait sayılırdı. Osmanlı uygulamalarında da bu fiki yaklaşımın yansıması gözlemlenmekte, Müslümanlar arası ticarete bu tür hukukî kurallar titizlikle uygulanmaktaydı (Gümüş, 2012:115).

Osmanlı Devleti, deniz kazalarına maruz kalan gemilere ilişkin olarak ilk müdahaleyi genellikle batığın bulunduğu alanın tespitiyle başlatmaktaydı. Bu kapsamda, batık bölgesine en yakın donanma biriminden kaptanlar veya görevliler tayin edilmiştir. Söz konusu görevlilerin faaliyetlerini kolaylaştırmak amacıyla ilgili liman ya da bölge yöneticilerine de resmi yazılar gönderilerek iş birliği yapılması istenirdi. Bu ilk organizasyonel adım ardından, kazaya uğrayan gemiye ilişkin teknik ve mülki verileri içeren detaylı raporlar hazırlanırdı. Görevlendirilen deniz personeli, batık alanındaki incelemeleri sonucunda bir envanter defteri düzenler ve elde edilen tüm bilgiler merkezi idareye, yani İstanbul'a iletilirdi. Bu süreçte Osmanlı deniz idaresi tarafından sıklıkla başvurulanan önemli uzmanlık grubu ise "sömbeki" olarak bilinen dalgıçlardı. Dönemin koşullarına göre oldukça tecrübeli ve donanımlı sayılan bu kişiler, yalnızca batığın yerini saptamakla kalmaz; aynı zamanda batığın bulunduğu derinliği ölçer, gemi kalıntılarının durumunu ve içerisindeki malzemelerin miktarını da ayrıntılı olarak belirlerdi. Bu teknik çalışmalar, kazazedelere ait eşyaların ya da ticari malların kurtarılması ve güvence altına alınmasında hayati rol oynardı. Nitekim Evliya Çelebi de Seyahatnâme'sinde bu sömbekilerin dalma, yüzme ve su altı keşiflerindeki

maharetlerinden övgüyle söz etmiş, denizcilik mesleği içerisindeki ayrıcalıklı konumlarına dikkat çekmiştir (Çelebi, 1983).

Osmanlı Devleti, deniz kazalarının ardından ortaya çıkan batık malların tasfiyesine ilişkin olarak hukuki bir sistem geliştirmiştir. Batıktan çıkarılan malların mülkiyeti özel şahıslara aitse bunların hak sahiplerine iadesi, kamuya ait olması hâlinde ise niteliğine uygun şekilde ilgili devlet kurumlarına, örneğin cephaneliklere veya tersanelere teslim edilmesi emredilmiştir. Ancak uygulamada, kimi zaman bölgesel yöneticilerin bu kuralları ihlal ederek mal sahiplerine teslim sürecinde zorluklar çıkardığına dair vakalar da mevcuttur (Kocaoğlu, 2019: 192-193). Buna rağmen Osmanlı merkezi yönetimi, batık alanlarına ilişkin kayıtları düzenleyip gerekli tespitleri gerçekleştirdikten sonra, özellikle zarar gören gemi kaptanlarının kayıplarını karşılayarak, henüz gelişmemiş olan sigortacılık mekanizmasının yerine geçecek şekilde işlev görmüştür. Bununla birlikte kazalarda hayatını kaybeden denizcilerin yakınlarına yönelik sosyal destek mekanizmaları da işletilmiştir. Bu kapsamda, ölen kişinin çocuklarına veya kız kardeşlerine mali yardım sağlandığı gibi, uygun koşullarda, merhumun yerine görev üstlenebilecek bir yakının atanması da söz konusu olmuştur. Yaralı ya da sağ kurtulan kazazedelere ise, çeşitli kriterlere göre değişen oranlarda ödenekler tahsis edilmiş; hatta Osmanlı tebaasından olmayan kişilere bile ev sahipliği yapılmış ve bu bireyler “devletin misafiri” sıfatıyla korunmuştur.

Öte yandan, izinsiz şekilde batık malzemeleri çıkardığı belirlenen şahıslar hukuki yaptırımlara tabi tutulmuş; buna karşılık, kurtarma faaliyetlerine katkı sağlayan bireyler ise devlet tarafından takdir edilerek ödüllendirilmiştir. Bu uygulamalar, Osmanlı idaresinin deniz kazalarına karşı yalnızca idari değil, aynı zamanda toplumsal sorumluluk bilinciyle yaklaştığını ortaya koymaktadır (Kocaoğlu, 2019: 188-197).

Deniz kazaları, türlerine göre oldukça fazladır ve deniz çevresine etkisi bakımından da farklılık göstermektedir. Çarpışma veya temas, alabora olma, parçalanma, karaya oturma, seyir halindeki geminin arızalanması, yangın veya patlama yaygın denizcilik kazalarındandır.

Deniz kaza inceleme raporlarına dayanarak nedenlerine göre deniz kazalarının nedenlerine ilişkin sınıflandırma şu şekilde yapılmıştır.

Gemiyle ilgili dâhili sebepler:

- İnsan hataları,
- Gemilerin yapısal arızaları
- Ekipmanların tasarım hataları
- Gemilerin yükü

Harici sebepler:

- Diğer gemi/gemiler
- Çevresel faktörler (akıntı, rüzgâr vb.)
- Seyir altyapısı
- Suçlu eylemler
- Diğer harici sebepler (kıyı ekipman/donanım arızaları vb.)

Bilinmeyen sebepler:

- İhlal
- Yanılma
- Unutma
- Gizli faktörler:
  - Fizyolojik, psikolojik, fiziksel faktörler (yaşamsal)
  - Eksik ekipman, bakım onarım (donanımsal)
  - Şirket politikaları, yetersiz uygulama prosedürleri vb. (yazılımsal)
  - Gürültü, vibrasyon, sıcaklık, yetersiz personel vb. (çevresel) (Kızılkapan, 2010: 85).

Bununla birlikte günümüz teknolojisinin imkanları üst düzeyde olmasına rağmen denizlerde hala çok sayıda kaza ve bu kazalara bağlı olarak can kaybı meydana gelmektedir. Gelişmiş navigasyon cihazları ve iletişim teknolojileri de zaman zaman yaşanan deniz kazalarına engel olamamaktadır (Akten, 2006: 271).

## 2.2. Osmanlı Devleti'nde Deniz Kazaları

Osmanlı döneminde Akdeniz hem ekonomik hem de askerî açıdan büyük öneme sahipti. Bu coğrafyada faaliyet gösteren gemiler, ticaretin, askerî operasyonların ve kültürel etkileşimlerin taşınırılığı açısından kritik rol oynamıştır. Ancak yoğun kullanılan deniz yolları ve çeşitli risklerin yarattığı tehlikeler, gemi kazalarının sıklığında artışa neden olmuştur. Bu bölümde Osmanlı Devleti döneminde Akdeniz'de yaşanan gemi kazaları, tasarım hataları, bakım eksiklikleri gibi teknik unsurların yanı sıra iklim şartları ve deniz koşulları, navigasyon hataları gibi dış etkenlerin kazalara etkileri ele alınacaktır.

Osmanlı gemi inşa tekniklerinde çoğunlukla marangozluk yöntemlerinden yararlanılmıştır. Geleneksel yöntemlerin uygulanması, gemilerin yapısal bütünlüğünü sağlamak açısından önemli olsa da teknolojik inovasyonların sınırlı kalması, gemilerin ömrünü ve dayanıklılığını olumsuz yönde etkilemiştir. Gemilerde kullanılan tasarım şablonları, genellikle bölgedeki iklim şartları ve deniz yapısına uygun olarak optimize edilmiştir. Ancak, gemilerin boyutlandırılması, özellikle yük taşıma kapasitesi ve hız optimizasyonu göz önüne alındığında, bazı durumlarda ihmal edilebilecek hatalara yol

açmıştır. Gemilerin küçük boyutlarda üretilmiş olması, ani hava değişimlerine karşı yeterli savunma mekanizması sunmadığı gibi, yoğun kullanım dönemlerinde yapı malzemelerinin yıpranmasına neden olmuştur. Bu durum, gemilerin sıklıkla arızalanmasına ve sonuç olarak gemi kazalarının artmasına sebep olmuştur. Başka bir ifade ile Osmanlı gemilerinde kullanılan geleneksel marangozluk yöntemleri, zamanın imkanları dâhilinde büyük başarılar sağlasa da bazı kritik tasarım eksikliklerine sebebiyet vermektedir. Örneğin, gemilerin derinliği, güverte yapısı ve yük dağılımı gibi faktörlerde yapılan hatalar, geminin dengesiz bir şekilde hareket etmesine ve aşırı dalgalanmalarda zorlanmasına neden olmuştur. Özellikle geminin mürettebat tarafından ağır yüklerin yüklenmesi sırasında meydana gelen dengesizlikler, ani fırtınalarda geminin devrilme riskini artırmıştır.

Periyodik bakımın yetersizliği, denetimsizlik, tersanelerin altyapı sorunu ve kullanılan malzeme kalitesi, gemilerin ömrünü ve performansını doğrudan etkilemiştir. Osmanlı döneminde bazı gemiler, yoğun kullanım ve uzun deniz seferlerinin ardından altyapı eksikliği nedeniyle gereken bakımları yapamayarak yapı malzemelerinin yorulmasına neden olmuştur. Bu durum, geminin yapısal bütünlüğünün bozulmasına ve kırılgan hale gelmesine yol açarak, gemi kazalarında artışa neden olmuştur. Özellikle tuzlu deniz suyunun ve nemli havanın malzeme üzerindeki aşındırıcı etkileri, düzenli bakım yapılmadığında geminin dayanıklılığını ciddi şekilde azaltmıştır (Unger, 2013; Neal and Williamson, 2014).

**Görsel 18: Kızlan Batığı'nda ortaya çıkarılan ahşap yapı elemanları**

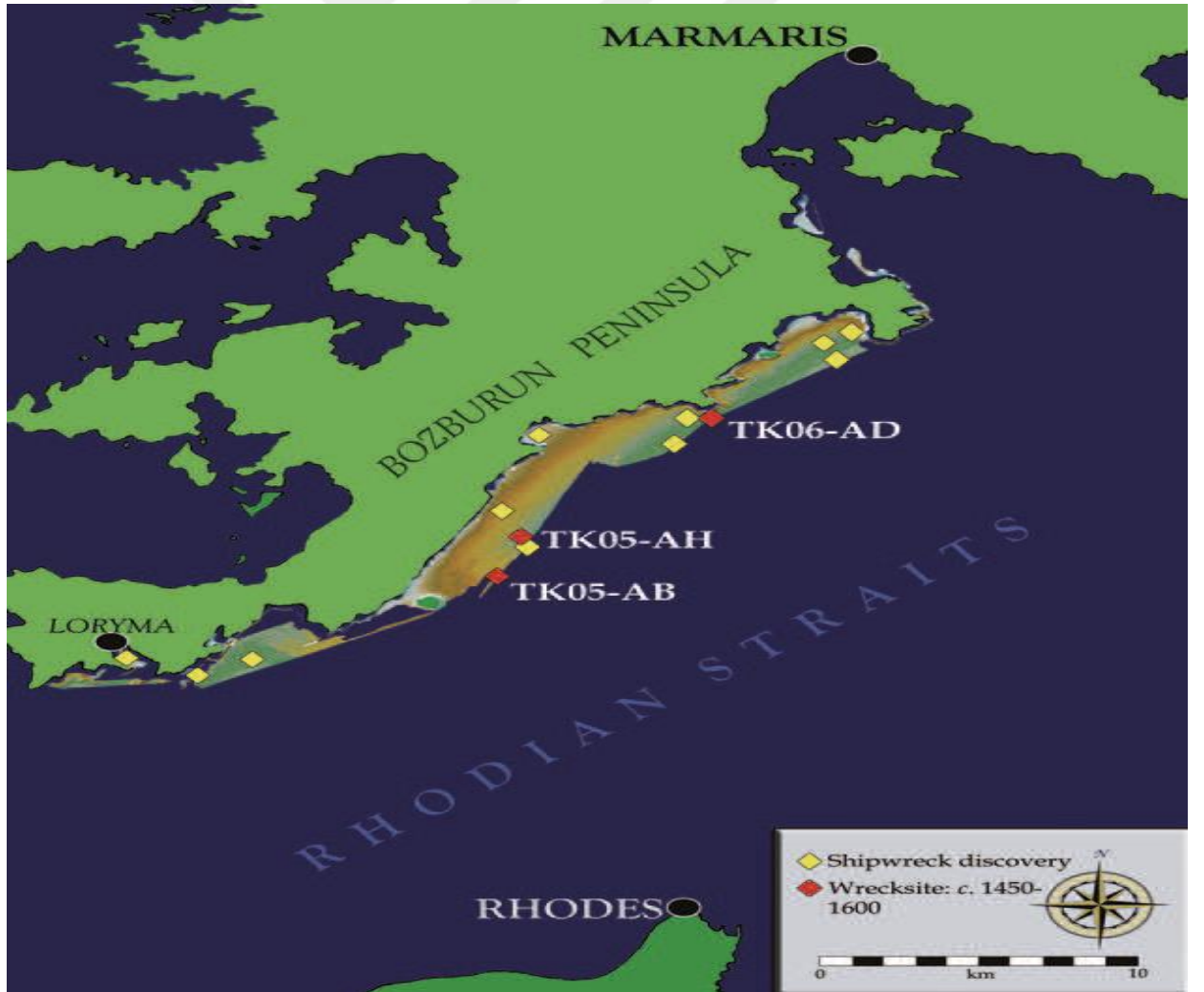


Kaynak: (Özdaş ve Kızıldağ, 2024:23)

Osmanlı döneminde gemilerin batma sebeplerinin başında kötü koşullarının geldiği görülmektedir. Akdeniz sahil hattı boyunca meydana gelen gemi batıklarının büyük bir kısmı şiddetli fırtınadan kaynaklanmıştır. Bir diğer sebep ise düşman saldırıları olarak kayıtlarda yer almaktadır. Savaş sırasında gemilerin isabet alması ya da ateş kayıklarıyla gemilerin yakılmasından dolayı Osmanlı donanmasına ait pek çok gemi batmıştır (Kocaoğlu, 2019: 188). Bunların dışında kıyıya vuran gemilere de rastlanmaktadır. Kıyıya vurmak tabiri; *sığa oturmak, karaya düşmek* ya da *baştankara olmak* şeklinde belgelerde yer almaktadır (Gümü, 2012: 116).

2005 ve 2006 yıllarının yaz aylarında Türkiye Bozburun Yarımadası ve Rodos Boğazı'nın Türk tarafında RDM Denizcilik Vakfı (RDMNF) tarafından gerçekleştirilen araştırmada beş adeti modern döneme ait olan on dört enkaz alanı keşfedilmiştir (**Görsel 17**). Dokuz enkazın üç adeti 1450-1600 arasında olduğu düşünülürken; gemilerin savaş için donanımlı olduğu bulguları ortaya konulmuştur (Royal ve McManamon, 2010).

**Görsel 19: Araştırma ve Enkaz Alanı**



Kaynak: (Royal ve McManamon, 2010: 328)

Akdeniz'deki gemilerin ortalama ömrünün be  yıldan kısa olduğunu belirten araştırmalar bulunmaktadır. Bu bilgi teknik unsurların gemi yapısının ne kadar kırılgan olduğunu da göstermektedir. Günümüzde kullanılan geli mi  mühendislik teknikleriyle kar ıla tırıldı ında, Osmanlı dönemindeki gemilerin sürekli olarak bakım ve onarıma ihtiyaç duyması, kazaların sıklığını artıran önemli bir etken olarak da değerlendirilebilir (Unger, 2013: 180).

Osmanlı donanması döneminde gemi kazalarının sebepleri arasında yer alan başlıca unsur, dış etkenlerden kaynaklanan risklerdir. Akdeniz, zengin deniz trafiği ile birlikte, ani iklim değişiklikleri, fırtınalar, deniz akıntıları ve navigasyon hataları gibi birçok risk faktörünü barındırmı tır. Akdeniz iklimi, genellikle sıcak ve kuru olsa da ani fırtına ve şiddetli rüzgarların g r ld   dönemler mevcuttu. Bu ani hava olayları, gemilerin denge kaybına uğramasına, dalga yüksekliğinin artmasına ve gemi yapılarında zorlanmalara neden olmuştur. Gemi inşaatında malzemelerin dayanıksızlı ı bazı durumlarda, özellikle ani rüzgâr değişimleri ve fırtınalarda, gemiler üzerinde yıkıcı sonuçlar do urmasına yol açmıştır (Bostan, 2003; 2008; 2009).

Akdeniz  zerindeki güçlü akıntılar ve dalga dinamikleri, geminin rotasını önemli ölçüde de i tirmi  ve özellikle dar boğazlar ile kıyı  eritlerinde seyir güvenliğini tehlikeye sokmuştur. Osmanlı gemilerinin modern navigasyon ekipmanlarından yoksun olması, deniz haritalarının kısıtlı olması ve deneyimsiz mürettebatın getirdiği riskler, gemilerin kazalara maruz kalma olasılığını artırmıştır. Bu durum hem geminin rotasında sapmalara hem de deniz kenarındaki sıl ık alanlarda batma riskine neden olmuştur (Bostan, 1992).

Osmanlı döneminde, gemi inşaatında kullanılan malzeme ve teknikler, günümüzdeki modern mühendislik standartlarına kıyasla oldukça ilkel kalmıştır. Denizin tuzlu yapısı, gemi yüzeyinde korozyona neden olurken; yoğun güneş ı ı ı ve ani sıcaklık değişimleri, yapı malzemelerinin özelliklerini olumsuz yönde etkileyerek geminin güvenliğini tehlikeye sokmuştur. Ayrıca, navigasyon hatalarından kaynaklanan yanlış rotalama, gemilerin kıyıya çarpması, doğa olayları ve batması gibi nedenler kazaların temel sebebi arasında yer almaktadır (Bostan, 1994;  ırpan, 2020).

**Tablo 7: Dış Etkenlerin Gemi Kazalarına Etkisi**

| Dış Etken                    | Etkisi ve Sonuçlar                                    | Örnek Durumlar                            |
|------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ani Fırtınalar               | Geminin Dengesinin Bozulması, Devrilme Riski          | Ani Rüzgâr Değişimleri Sonucu Devrilmeler |
| Deniz Akıntıları ve Dalgalar | Rotada Sapmalar, Sığ Bölgelerde Batma                 | Yakın Kıyı Seyrinde Sapmalar              |
| Navigasyon Hataları          | Yanlış Rota Belirleme, Kıyıya Çarpma Riskinin Artması | Harita Eksikliği, Deneyimsizlik           |
| Malzeme Yıpranması           | Gün Işığı, Tuzlu Su ve Sıcaklık Değişimlerinin Etkisi | Korozyon ve Yapı Bozulmaları              |

Gemi inşa teknikleri Osmanlı'da geleneksel yöntemlere dayanıyordu. Batı'nın teknolojik yenilikleri belirli bir ölçüde uygulanıyordu. Gemilerin ahşap bağlantıları, tuzlu suyun ahşap üzerindeki aşındırıcı etkisi, düzenli bakım yapılmayan gemilerde meydana gelen hasarlar gibi unsurlar gemilerin batmalarına ya da kazalarına yol açabilmekteydi. Nitekim Yassıda batığı üzerinde yapılan arkeolojik çalışmalar, 16. ve 17. yüzyıllardaki Osmanlı gemilerinin dayanıklılığını sorunun ortaya koymuştur (Özdaş ve Kızıldağ, 2024: 23-24).

**Görsel 20: Kızlan Osmanlı Batığı<sup>8</sup>**



<sup>8</sup> Özdaş ve Kızıldağ, 2024: 16 (Kızlan Batığı, 2020 ve 2021 yıllarında Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi başkanlığında, DEÜ Türkiye Batık Envanteri Projesi-Mavi Miras ekibi ve teknik altyapısı kullanılarak gerçekleştirilmiştir).

Osmanlı Devleti döneminde Akdeniz’de yaşanan gemi kazaları hem teknik hem dış etkenlere bağılı olarak ortaya çıkmıştır. İnşa tekniklerinde geleneksel yöntemlerin uzun süre kullanılması gemilerin kısa ömürlü olmasına yol açtığı gibi; bakım eksiklikleri, malzeme yetersizliği veya personel sayısının azlığı gibi unsurlar da olumsuz sonuçlara sebep olmuştur. Ani iklim değışiklikleri, fırtına gibi kötü hava koşulları, yoğun deniz akıntıları, navigasyon hataları gibi dış etkenler de gemi kazalarında oldukça etkilidir. Osmanlı deniz hukukunun kaza sonrası ortaya çıkan sorumluluklar konusundaki tartışmaları, hem gemi kazalarının çok boyutlu bir problem olduğunu ortaya koymakta hem de deniz sigortacılığının önemini göstermektedir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZ SİGORTACILIĞI VE OSMANLI DEVLETİ

Deniz sigortacılığı, insanlık tarihinin en eski risk yönetimi uygulamalarından biri olarak kabul edilmektedir. Denizde mal taşıyan tacirlerin fırtına, korsan saldırısı, gemi kazaları gibi tehlikeler karşısında mallarını güvence altına alma ihtiyacı, bu sistemin doğuşuna neden olmuştur. Deniz sigortacılığına ilişkin ilk örnekler M.Ö. 3. binyılda Mezopotamya’da, Hammurabi Kanunları’nda<sup>9</sup> yer almaktadır. Bu metinlerde gemi sahipleri ile yük sahipleri arasında yapılan anlaşmalar ve zarar paylaşımı hükümlerine rastlanmaktadır. Gelişen gemi yapım tekniklerinin ilerlemesi ve ulus bilincinin ortaya çıkmasıyla beraber oluşan büyük topluluklar ile birlikte çeşitli uygulamalara gidilmesi ihtiyacı doğmuştur. Osmanlı Devleti de Anadolu’ya gelmesi ve kıyı bölgelerinin alınmasıyla birlikte sigortacılığa ilişkin gelişmeleri Avrupalılara göre geriden takip etmesine rağmen çeşitli uygulamalar ile sürece dâhil olmuştur.

Osmanlı Devleti’nin, Asya, Avrupa ve Afrika arasında gerçekleştirdiği deniz ticareti ve askeri seferler neticesinde deniz ulaşımını stratejik bir unsur olarak kullanmıştır. Akdeniz’e olan hakimiyeti sayesinde jeopolitik bir kazanım elde etmesi ve Hızır Kardeşler gibi dünya denizcilik tarihinin önemli simalarının varlığı Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin daha da hız kazanmasını sağlamıştır. Denizlerdeki hakimiyeti arttıkça da çeşitli risklerle karşılaşması kaçınılmaz olmuştur. Deniz kazaları ve bunların yol açtığı zararlar, ekonomik ve hukuki açıdan önemli bir sorun teşkil etmiştir. Denizlerde yaşanan kazalar, ticari sürdürülebilirlik, güvenlik gibi gerekçeler sonucu güvenceye alma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Deniz kazaları sonucu ortaya çıkan deniz sigortacılığının evrimi, sigorta hukukunun temellerini oluşturmuştur. Osmanlı Devleti de bu ilerleyişe önceleri kültürel ve dini bazı uygulamalar ile katılmış, sonrasında gelişen teknoloji, meydana gelen olaylar ve ticari faaliyetler gibi etkenlerin sonucunda kurumsal bir kimliğe bürünmüştür.

Osmanlı Devleti’nin denizcilik faaliyetleri, yalnızca askerî ve ticari stratejilere hizmet etmekle kalmamış, aynı zamanda ekonomik yapının dönüşümünde temel bir unsur olarak rol

---

<sup>9</sup> *Hammurabi Kanunları*, M.Ö. 1755–1750 yılları arasında Babil Kralı Hammurabi tarafından hazırlanmış, tarihte bilinen en eski ve en sistematik yazılı hukuk metinlerinden biridir. Toplam 282 madde içeren kod, ticaret (örneğin gemi kaptanı ve yük sigortası), mülkiyet, aile ve ceza hukuku gibi alanlarda detaylı düzenlemeler getirmiştir. Tarım ve ticaret ilişkilerinde tazminat, su baskını zararı, borç ve gemi kazalarına ilişkin düzenlemeleriyle “göze göz” (lex talionis) ilkesini içermektedir. Kanunlar, bir bazalt stel üzerine çivi yazısıyla kazınarak halka duyurulmuş ve günümüzde Louvre Müzesi’nde sergilenmektedir. Bu yönüyle, Hammurabi Kanunları hem antik hukukun anlaşılması hem de deniz hukuku ve sigortacılık tarihine ışık tutması açısından büyük önem taşır (Bkz. Volkov, 2021).

oynamıştır. Akdeniz'in kontrolünü sağlayan Osmanlı Devleti, hem doğu-batı ticaret yolları üzerinde kritik bir pozisyona sahip olmuş hem de denizlerdeki risklerin azaltılmasına yönelik çeşitli mekanizmalar geliştirmiştir. Avrupalı devletlerin ileri uygulamalarını geriden takip etse bile tamamen duyarsız kaldığı söylenemez. Bu bağlamda, deniz sigortacılığı yalnızca zararın telafisini değil, aynı zamanda ekonomik güvenliğin sürdürülebilirliğini sağlayan kurumsal bir yapı olarak ön plana çıkmıştır.

Deniz sigortacılığının Osmanlı'daki gelişimi, Batı'daki örneklerine kıyasla daha geç başlamış olsa bile zamanla hem hukuki hem de kurumsal düzeyde belirgin bir yapı kazanmıştır. Özellikle 19. yüzyılda Batı ile artan ticari ilişkiler, Tanzimat reformları ve yeni ekonomik ihtiyaçlar doğrultusunda sigorta kurumları, liman şehirlerinde önemli roller üstlenmeye başlamıştır. Deniz sigortacılığı bu dönemde yalnızca ticaret erbabının risklerini minimize eden bir uygulama olarak değil, aynı zamanda devletin sosyal sorumluluğunu yansıtan bir hizmet alanı olarak da değerlendirilmiştir. (Çırpan, 2020: 54).

Bu bölümde, deniz sigortacılığı kavramının tarihsel gelişimi, Osmanlı Devleti'ndeki ilk uygulamaları ve bu yapının hukuki temellendirilmesi ele alınacaktır. İlk olarak deniz sigortacılığının antik dönemden itibaren ortaya çıkışı ve Roma, Rodos gibi denizci kültürlerdeki yansımaları değerlendirilecek; ardından Osmanlı Devleti'nde sigorta faaliyetlerinin ne şekilde ortaya çıktığı, nasıl kurumsallaştığı ve hangi kanunlarla düzenlendiği incelenecektir. Avrupalı devletlerin uygulamaları sonucunda Osmanlı Devleti'ne etkileri ve gelişimine ayrıca değinilecektir. 19. yüzyılda liman kentlerindeki Batılı sigorta şirketlerinin faaliyetleri, bu kurumların Osmanlı toplumuna etkileri ve modernleşme süreci içindeki yeri ayrıntılı biçimde açıklanacaktır.

Bununla birlikte, deniz sigortacılığının yalnızca ekonomik değil, toplumsal, sosyal ve hukuki boyutları da ele alınarak Osmanlı'daki uygulamaların Cumhuriyet dönemiyle kurduğu bağ vurgulanacaktır. Bu süreçte kullanılan sigorta poliçeleri, uygulama alanları ve devletin düzenleyici rolü, tarihsel belgeler ışığında analiz edilerek, Osmanlı'dan günümüze uzanan sigortacılık mirası ve bu uygulamaların Cumhuriyet dönemine kadar uzanan gelişim süreci bütüncül bir yaklaşımla ortaya koyulacaktır.

### **3.1. Sigortacılığın Tarihsel Seyri**

Sigorta, Latince kökenli “Sicurta” sözcüğünden türemiş güvence anlamına gelmektedir (Söyler, 2018 akt. Altınbaş, 2019: 28). Sigorta kavramının ilk ortaya çıkışı, uygulanması ve gelişimi denizlerde olmuştur (Yavaşca, 1993: 149, akt. Yorulmaz, 2009: 82). Genel anlamda nakliyat faaliyetleriyle ortaya çıkan sigorta, bu sebeple önceleri yalnızca

nakliyat alanında incelenmiş daha sonra günlük yaşamı tehdit eden tüm rizikolara<sup>10</sup> karşı uygulanmaya başlanmış ve gelişmiştir. Rizikolara karşı önlem alınması ihtiyacının doğduğu ilk çağlardan itibaren sigorta uygulamalarından bahsetmek mümkündür (İlağa, 1992: 2).

İnsanlık tarihi boyunca deniz; bazen hayati, bazen de tehlikeli sayılabilecek bir derya olarak görülmüştür. Nitekim denizdeki risklerden korunmak ve bu bağlamda deniz ticaretinin gelişmesi açısından deniz sigortacılığının doğması kaçınılmaz bir ihtiyaç olmuştur. Sigorta fikrinin ilk izleri ve uygulamalarına, M.Ö. 3. binyılda Mezopotamya’da rastlanmaktadır. Ne zaman ortaya çıktığına dair net kaynaklar olmasa da Rodos Deniz Kuralları’nın ilk sayılabileceği ve karşılıklılık esasına dayanan uygulamalar ile rizikolara karşı önlemler alındığı görülmektedir (Ertekin, 2011; Uluğ Cicim, 2023: 759). Riziko, istenmeyen bir olayın meydana gelme veya bir zararın ortaya çıkma olasılığını ifade eden kavramdır. Rizikolara karşı önlemlerin ilk çağlardan günümüze çeşitli önlemlerin alındığını görmek mümkündür (İlağa, 1992: 1).

Hammurabi Kanunları’nda, gemi sahipleriyle tüccarlar arasında mal ve zararın paylaşılmasına ilişkin maddeler yer almakta ve bu hükümler riskin kurumsallaşmamış ancak hukuki düzeyde tanınmış bir biçimi olarak kabul edilmektedir. Hukuki olarak bakıldığında günümüz deniz sigortacılığının ilk örneği olarak kabul görmektedir. Aynı dönemlerde Babil ve Asur tüccarları arasında da karşılıklı olarak zararların ortak giderilmesine dayalı uygulamaların bulunduğu bilinmektedir (Park, 1991: 12). İlk çağlardan şehir devletlerine doğru ilerleyen dönemlerde ise daha kurumsal sistemlere rastlamak mümkündür.

Antik Yunan ve Roma uygarlıkları ise sigorta kavramını bir adım daha ileriye taşımıştır. Yunanlar döneminde ortaya çıkan “bottomry loan” sistemi, gemi sahibi tarafından yolculuk öncesinde alınan borcun yalnızca seferin başarıyla tamamlanması hâlinde geri ödenmesini öngörüyordu. Geminin batma veya zarar görmesi gibi bir durumun söz konusu olması durumunda borç iptal edilirdi. Bu sistem Roma’da da devam etmiş, *Lex Rhodia de Iactu* gibi hukuki düzenlemelerle gemideki malların müşterek zarar ilkesine göre değerlendirilmesi sağlanmıştır. Bu durumda gemi ve mallarda herhangi bir zarar oluşması durumunda zararın tacir ve gemi sahibi arasında ortak giderilmesi esasına dayanmaktadır (Bensaude, 1902: 34).

Bu bağlamda milattan önceki yıllarda, en eski sigorta şekli olarak kabul gören deniz ticaretinin risklerine karşı kullanılan yöntem *deniz ödöncü sözleşmesi* olmuştur. Deniz

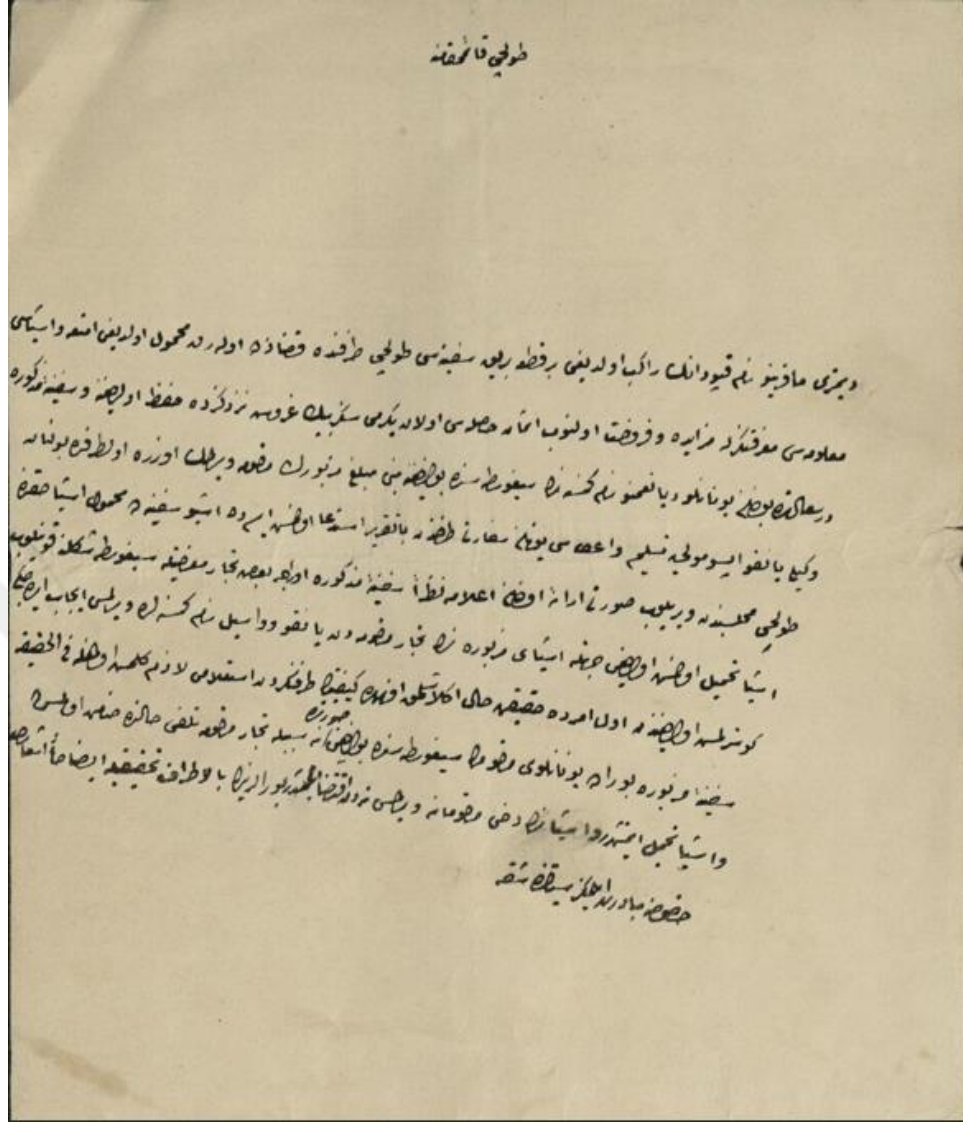
---

<sup>10</sup> *Riziko*, İtalyanca “rischio” kelimesinden türemiş olup, sigorta hukukunda, gerçekleşme olasılığı bulunan fakat istenmeyen zarar verici olayları ifade eder. Türkçe’deki “tehlike” kavramı benzer bir anlam taşısa da sigorta terminolojisinde kullanılmaz. Tehlike kavramı yerine “riziko” terimi tercih edilmektedir. Soyut ve somut olmak üzere ikiye ayrılan rizikolar, soyut bir tehdit olarak değerlendirilirken, bu tehdidin belirli bir zamanda ve mekanda gerçekleşmesi durumu somut tehlikeyi oluşturmaktadır (Alhan, 2024: 423).

ödöncü, gemi malikinin yolculuğu gerçekleştirmek için geminin teknesini teminat göstererek ödünç para almasıdır. Bu sözleşme ile gemi sahibi, geminin sorunsuz limana ulaşmasıyla aldığı ödünç parayı faiziyle beraber geri ödemeyi taahhüt etmektedir (Uluğ Cicim, 2023: 760).

Orta ağ Avrupa’sı dönemlerinde, özellikle Akdeniz çevresinde yoğunlaşan ticaret faaliyetleriyle birlikte sigortacılığın kurumsallaştığı bir dönem olmuştur. 13. yüzyılda Cenova, Pisa, Floransa ve Venedik gibi şehir devletlerinde ilk yazılı sigorta poliçelerine rastlandığı ortaya çıkmıştır. Bu poliçeler, gemi seferleri için düzenlenen belgeler aracılığıyla taraflar arasında riskin önceden belirlenmiş bir bedelle (prim) paylaşılmasını sağlamak amacıyla düzenleniyordu. Bilinen en eski sigorta poliçesi 1347 tarihli olup, Cenova limanına aittir (de Roover, 1945: 174). Bu dönemde sigorta, yalnızca ekonomik bir önlem olarak değil; aynı zamanda sosyal güvenin sağlanması için kullanılan bir araçtı. Gelişen teknoloji ile beraber ileri düzeyde gemilerin yapılması ile birlikte uzun mesafeli seyrseferlere çıkılması mümkün olmuştur. Büyük gemilerin inşası nakliyat faaliyetlerini hızlandırmış ve bu durum  kıtayı birbirine bağlayan jeopolitik konumu açısından Akdeniz’in önemini arttırmıştır. Akdeniz ticareti gelişmesiyle birlikte farklı uyruklara sahip tüccarlar arasında güvene dayalı ekonomik ilişkilerin kurulabilmesi sigortacılığın hızla yayılmasına neden olmuştur (Fusaro, 2011: 220). şehir devletleri, sigorta sözleşmelerini hukuki güvence altına alarak deniz ticaretini teşvik etmiş ve toplumların etkileşimi arttıa kültürel ve dini uygulamalar ile risklere karşı önlemlerin alındığı görülmektedir.

Görsel 21: Osmanlı Devleti'nin Sigortacılığa İlişkin Yaklaşımını Gösteren Bir Arşiv Vesikası



(Görsel 20) Tulça taraflarında kazaya uğrayan berik sefinesinin içinden çıkarılan malların Tulça kaymakamı tarafından müzayede yoluyla 28.000 guruşa satıldığını, bu mal ve eşyanın Yunan vatandaşı Diyanmonu tarafından sigortalı olması nedeniyle adı geçen paranın bu kişinin Tulça'daki vekili Yanko İpsomoliye verilmesi ve olayın detaylı bir şekilde araştırılması için Tulça kaymakamına yazılmış resmi belgede Osmanlı Devleti'nin idari kurumlarca desteklenen ve ticari sürdürülebilirlik açısından koruyucu önlemler aldığını göstermektedir (BOA, HRMKT-69/94).

İslam dünyasındaki sigortaya genel yaklaşım klasik anlamda sigorta (prim esaslı) uygulamalar, kumar (meysir) ve faiz (riba) yasağı nedeniyle uzun süre tartışmalı kabul edilmiştir. Bununla birlikte, karşılıklı yardımlaşmaya dayalı uygulamalar, özellikle deniz kazaları sonrasında oluşan zararların paylaşılması gibi, fiili olarak her zaman mevcuttu. İslam coğrafyasında “müşterek avarya” (zararın gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması) prensibi

hem dini hem ticari pratikte kabul görmüş, Osmanlı döneminde de bu anlayış benimsenmiştir (İnalcık, 1994: 108).

Deniz kazaları, özellikle ticari gemilerde meydana gelen hasarlar sonucunda, mal ve mülkiyet kayıpları ile birlikte büyük ekonomik zararlara yol açmıştır. Bu zararların karşılanamaması, ticari işletmelerin iflas etmesi, yatırımcıların zarar görmesi ve genel anlamda ekonomik istikrarsızlık gibi olumsuz sonuçlara neden olmuştur. Sigorta pratiğinde bu tür kayıpların belirli bir oranda karşılanabilmesi için finansal mekanizmaların geliştirilmesi, erken sigorta uygulamalarının temel dinamiklerinden biri haline gelmiştir (Kenanoğlu, 2005: 174-175). Gelişen teknikler gemi inşa sürecindeki rekabeti arttırmış, artan rekabet sonucu deniz trafiği artmış ve modern sigortacılığa temel oluşturabilecek uygulamaların oluşmasını zorunlu kılmıştır.

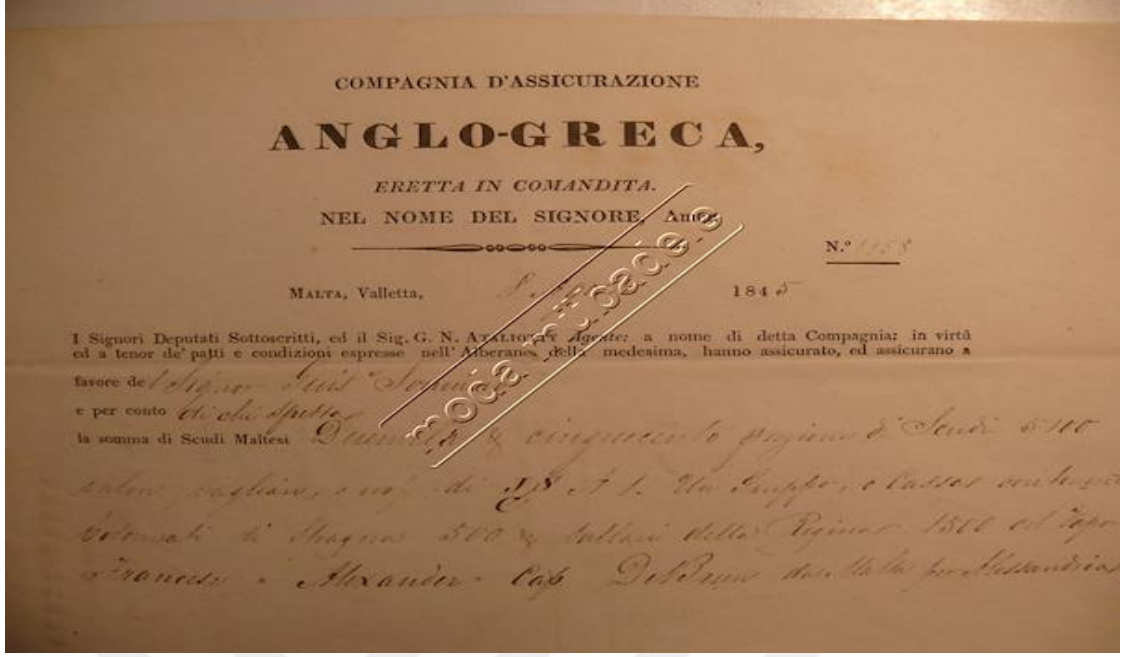
Deniz sigortacılığında en önemli oluşum 18. yüzyılda İngiltere’de Lloyd’s olmuştur:

“Hem büyüklük hem de eskilik bakımından dünyanın en eski ticari kurumlarından biri olup, taklit edilemez, sadece kendine özgü hususiyetleri olan, başlangıcından 19. yüzyıl başlarına kadar deniz sigortacılığı ve gemi işletmeciliği konularının merkezi organizasyonudur” (Kazgan vd. akt. Kahya, 2007: 7).

Lloyd’s’un önemi sadece pratik sigorta işlemlerinde değil, aynı zamanda poliçe standardizasyonu, sigorta terimlerinin tanımlanması ve yükümlülüklerin belirlenmesi gibi alanlarda da kendini göstermiştir. Özellikle deniz sigortasına ilişkin detaylı hükümler içeren poliçeler hem İngiliz hukuk sisteminde hem de uluslararası ticaret hukukunda örnek teşkil etmiştir. Bu gelişmeler, İngiltere’nin denizcilik gücüyle birleştiğinde, sigorta sektörünün küresel finansın ayrılmaz bir parçası hâline gelmesini sağlamıştır (Kazgan vd. akt. Kahya, 2007: 7).

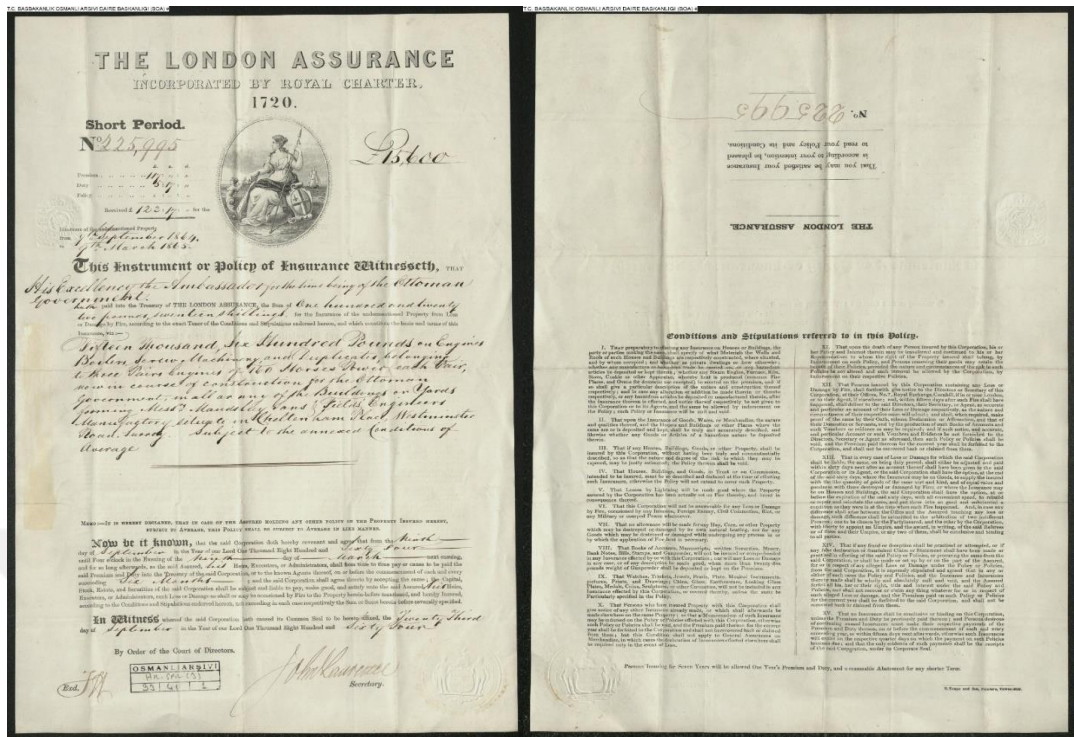
Sigortacılığın modern anlamda kurumsallaşması, 17. yüzyıl İngiltere’inde ticaretin ve deniz taşımacılığının hızla gelişmesiyle birlikte gerçekleşmiştir. Bu dönemde Londra’da yer alan Lloyd’s Coffee House, denizciler, tüccarlar ve yatırımcılar için bir buluşma noktası haline gelmiş; burada yapılan sözlü anlaşmalar ve gayriresmî sözleşmeler zamanla sistematik bir yapıya kavuşarak sigortacılığın profesyonelleşmesinin temelini atmıştır. Gemi seferlerinin getirdiği belirsizlikler karşısında sermaye sahiplerinin riskleri paylaştığı bu sosyal ortam, daha sonra Lloyd’s of London adıyla tanınan dünyanın ilk organize sigorta piyasasına dönüşmüştür (Kazgan vd., akt., Kahya, 2007: 7).

Görsel 22: 1845 Tarihli Düzenlenmiş Sigorta Poliçesi Örneği

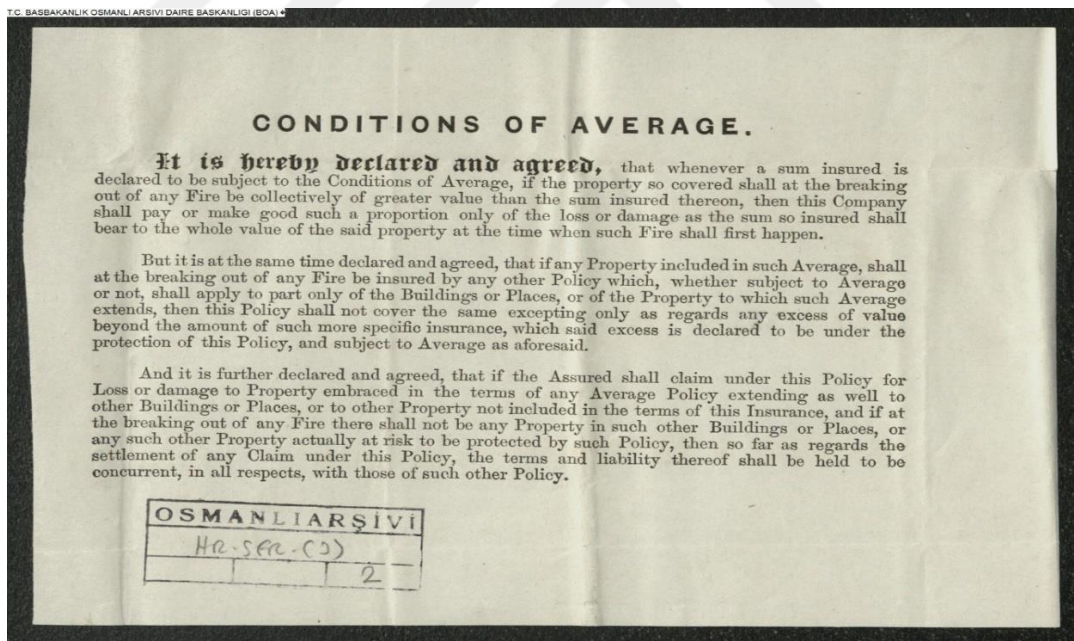


Bu kurumsallaşma süreci, 20. yüzyılın başında yasal bir çerçeveye tamamlanmıştır. 1906 yılında İngiltere Parlamentosu tarafından kabul edilen Marine Insurance Act, modern deniz sigortacılığı hukukunun temel metni hâline gelmiş ve sigorta sözleşmesinin unsurlarını, tarafların yükümlülüklerini, ihbar esaslarını ve tazminat ilkelerini ayrıntılı biçimde tanımlamıştır. Bu yasa, günümüzde bile birçok ülke tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak referans alınmaktadır. İngiliz hukuku aracılığıyla dünyaya yayılan düzenlemeler, özellikle “good faith” (iyi niyet) prensibini ve sigorta ettirenin beyan yükümlülüğü ilkesini vurgulayarak, sigorta hukukuna evrensel bir boyut kazandırmıştır. Bu yönüyle hem tarihi hem normatif düzlemde modern sigortacılığın temel taşlarından biri olarak kabul edilmektedir (Hodges, 1996: 101).

**Görsel 23: 1864 Tarihli Düzenlenmiş Sigorta Poliçesi (3 sayfa)**



11R.SFR.3.00093.00041.001



HR.SFR.3.00093.00041.002

**(Görsel 23)** 1864 yılında 6 ay süreyle Londra’da bulunan bir şirket tarafından Osmanlı Devleti’nin bazı ekipmanlarını sigortalanmak üzere düzenlenmiş geniş kapsamlı bir sigorta poliçesi örneği. Malın cinsi, kapsamı ve kullanım amacı detaylı şekilde belirtilmiş ve sigorta kapsamı detaylı bir şekilde maddeler halinde düzenlenmiştir. Bu durum Osmanlı’nın sigortacılık faaliyetlerinin uluslararası boyutlarda nasıl işlediğini ve Osmanlı’nın sigortaya

ilişkin yaklaşımını gösteren önemli bir arşiv belgesi niteliğindedir. (BOA, HR.SFR-(3)-93/41).

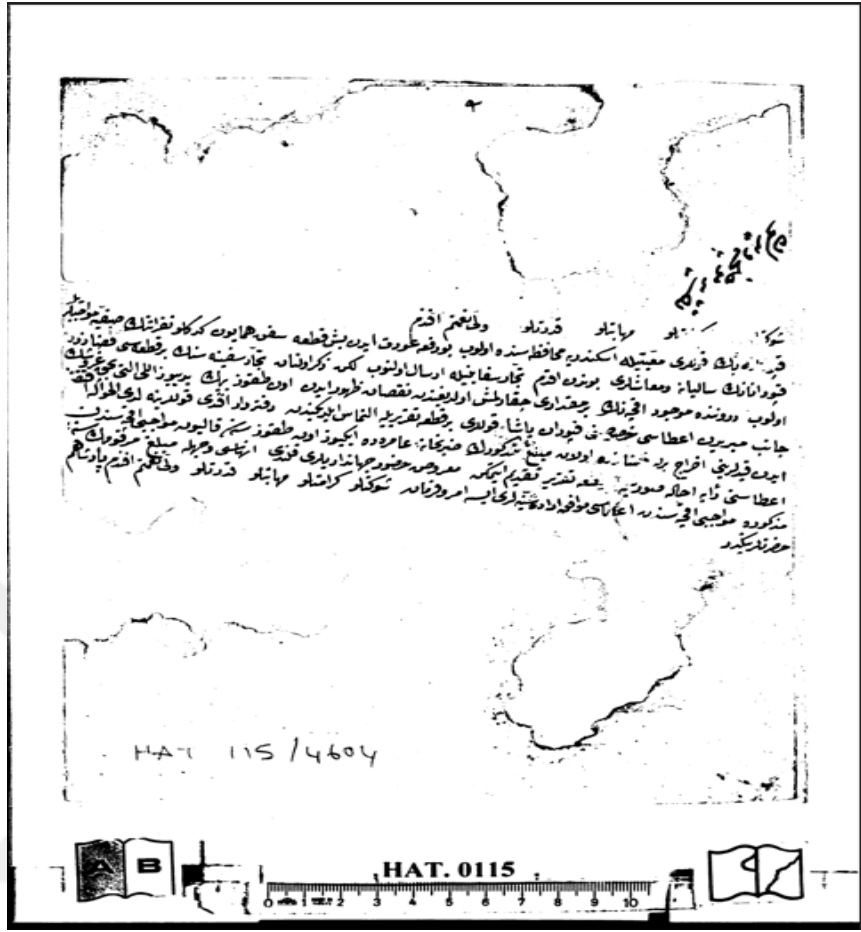
Günümüz deniz sigortaları kapsamında genel bir sınıflandırmada ise yük sigortaları, tekne sigortaları, sorumluluk sigortaları, kıymet sigortaları, navlun sigortaları ve tekne yapım sigortaları olarak altı türden oluşmaktadır. Deniz sigortalarında poliçe çeşitleri ise sefer poliçeleri, süre poliçeleri, filo poliçeleri, inşaat poliçeleri, flotan poliçeler ve abonman poliçeleridir. Bu poliçeler kapsam ve süre bakımından farklılık göstermektedir. Sefer poliçeleri, günümüz sigorta uygulamalarında nadiren kullanılan bir türdür. Bu poliçeler, yalnızca tek bir sefer için geçerli olmakla birlikte genellikle hurdaya ayrılmış bir geminin yapacağı son sefer gibi istisnai durumlarda tercih edilmektedir. Bu yönüyle sınırlı süreli ve amaç odaklı bir güvence sağlamaktadır. Buna karşın, süre poliçeleri, özellikle tekne sigortalarında en yaygın kullanılan poliçe türüdür. Belirli bir başlangıç ve bitiş tarihini kapsayan bu poliçeler genellikle yıllık olarak düzenlenmekte; ancak olağanüstü hallerde bir yıldan daha uzun süreli olarak da uygulanabilmektedir. Filo poliçeleri, aynı donatana ait birden fazla gemiyi kapsayan sigorta türüdür. Bu poliçeler, özellikle çok sayıda gemi işleten donatanlara önemli ölçüde kolaylık ve maliyet avantajı sağlamaktadır. Sigortalama işlemlerinin tek bir sözleşme altında toplanması sayesinde idari ve hukuki süreçler daha etkin bir biçimde yönetilebilmektedir. İnşaat poliçeleri ise gemilerin yapımı, tamiri ya da tadilatı sırasında ortaya çıkabilecek çeşitli rizikoları teminat altına alan sigorta sözleşmeleridir. Bu tür poliçeler, özellikle yeni gemi inşa projelerinde ve tersane faaliyetlerinde sürecin maddi güvenliğini sağlamak amacıyla tercih edilmektedir. Flotan poliçeleri türüne bakıldığında sözleşme başlangıcında belirlenen genel bir bedel üzerinden, bu tutar tükenene dek taşınacak yükleri sigorta kapsamına alan geçici nitelikli poliçelerdir. Günümüzde kullanımı azalmış olmakla birlikte, özellikle banka garantili işlemlerde hâlâ tercih edilmektedir. Bu poliçeler, yerini büyük oranda daha sistematik ve kapsamlı olan abonman poliçelere bırakmıştır. Son olarak abonman poliçeleri, yük sigortalarında yaygın biçimde kullanılan ve belirli bir zaman dilimi içinde yapılacak çok sayıdaki taşıma işlemini kapsayan sigorta sözleşmeleridir. Sigortacı ile sigorta ettiren arasında yapılan çerçeve bir anlaşma kapsamında düzenlenen bu poliçeler, ilave bir sözleşmeye ihtiyaç duyulmaksızın otomatik olarak sigorta koruması sağlar. Bu yönüyle, taşımacılık faaliyetlerinde süreklilik ve güvenlik temini açısından etkin bir rol üstlenmektedir (Yorulmaz, 2009: 108-112).

### 3.2. Deniz Sigortacılığının Osmanlı Devleti'ne Girişi

Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın gelişimi, modern anlamda sigorta kurumlarının ortaya çıkışından önceye uzanmakta olup, özellikle deniz taşımacılığı bağlamında çeşitli güvence mekanizmaları ile şekillenmiştir. Klasik dönem Osmanlı ekonomik düzeninde, deniz ticaretinin güvenliği ve sürekliliği, yalnızca askeri veya diplomatik tedbirlerle değil, aynı zamanda tacirler ve taşıyıcılar arasında geliştirilen sözlü ya da yazılı taahhüt sistemleriyle sağlanmaktaydı. Bu uygulamalar, modern sigortacılık anlayışına zemin teşkil eden “risk paylaşımı” ve “zararın telafisi” ilkeleriyle örtüşmektedir (Kahya, 2007: 120-121).

16. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin özellikle Karadeniz, Ege ve Akdeniz ticaret hatlarında faaliyet gösteren tüccar ve gemi sahipleri arasında gelişen çeşitli uygulamalar doğrudan olmasa da sigorta işlevi gören yapılar ortaya koymuştur. Bunlardan biri olan kefalet sistemi, taşımacılık faaliyetinde zarar oluşması hâlinde sorumluluğun üçüncü kişilerce üstlenilmesini esas almaktaydı. Bu sistemde, mal sahibi zarar gördüğünde, zarar ya doğrudan gemi sahibi ya da aradaki kefil tarafından karşılanmaktaydı. Bunun yanı sıra, taahhüt senetleri olarak adlandırılacak belgeler, özellikle devlet adına yük taşıyan gemi kaptanları ile taşımacılığın güvenliğini sağlamakla görevli yetkililer arasında düzenlenmiştir. Bu belgelerde; taşınacak malın cinsi, teslim edileceği liman, tahmini teslim süresi ve taşımadan kaynaklanabilecek zarar hâlinde sorumluluğun kimde olacağı gibi bilgiler yer almaktadır. Bu tür belgeler, sigorta poliçesine benzer şekilde deniz taşımacılığındaki belirsizlikleri sınırlayıcı ve sorumluluğu tanımlayıcı bir işlev üstlenmiştir (Kahya, 2007: 116-119).

**Görsel 24: Kapudân-ı Derya Tarafından Kaleme Alınan ve Gemi Kazasındaki Kayıpların Devlet Tarafından Karşılanması Talebini İçeren Resmi Bir Evrak**



(Görsel 24) Osmanlı padişahının gedikli kullarının sayfiye mecaviblerini taşıyan ve İskenderiye limanından hareket eden ticaret gemilerinden alınan paraları taşıyan bir gemi kazaya uğrayıp batmıştır. Kapudân-ı Derya hükümete bu kaza nedeniyle taşınan paradan eksilen 19.756,5 guruşun devlet hazinesinden karşılanmasını talep eden bir dilekçe vermiştir. Yukarıdaki bu dilekçe meydana gelen bu tür kazalarda Osmanlı Devleti'nin sigorta güvencesi sağlayan bir yaklaşımı olduğunu gösteren önemli bir belge örneğidir. Avrupalı devletlerin kurumsal yapıları yerine Osmanlı'nın bu güvenceyi devlet olarak sağladığının göstergesidir. (BOA, HAT 115/4604).

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın başlarında ekonomik yapının geleneksel niteliklerini koruduğu, dönemin Avrupalı gözlemcileri tarafından açıkça dile getirilmiştir. Nitekim Jeremo Auguste Blanqui, 1841 tarihli Fetat Social de la Turquie adlı eserinde Vidin şehri üzerinden yaptığı gözlemde, Tuna Nehri'nde Avusturya'ya ait buharlı gemilerin yoğun bir şekilde çalışmasına karşın, Osmanlı halkının hâlâ ilkel ulaşım araçları olan kağnılarla taşıma yaptığını ifade etmiştir. Bu gözlem, Osmanlı ticaret yapısının Batı'daki sanayileşmeye kıyasla ne

ölçüde geride kaldığını ortaya koyması açısından dikkat çekicidir. Ancak bu tablo, 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile birlikte değişmeye başlamıştır. Antlaşma, Osmanlı dış ticaret rejiminde köklü bir dönüşüm başlatmış; gümrük rejiminde yapılan düzenlemeler sayesinde yabancı tüccarların Osmanlı pazarına erişimi kolaylaşmış, bu durum ticaret hacminde önemli artışlara neden olmuştur. Bu süreç aynı zamanda sigorta sistemlerinin Osmanlı topraklarında yaygınlaşmasına da zemin hazırlamıştır (akt. Kazgan, 2005: 33-35).

Osmanlı deniz sigortacılığı uygulamalarında bir diğer önemli unsur, yabancı tüccar ve sigorta şirketlerinin faaliyetleridir. Özellikle 18. ve 19. yüzyıllarda kapitülasyonlar aracılığıyla imtiyazlar elde eden Fransız, İngiliz ve İtalyan tüccarlar, kendi ülkelerindeki sigorta şirketleri ile bağlantılı olarak Osmanlı liman şehirlerinde sigorta faaliyetleri yürütmüşlerdir. Bu çerçevede İstanbul, İzmir ve Selanik gibi büyük liman kentlerinde yabancı sigorta şirketlerinin temsilcilikleri faaliyete geçmiştir. Osmanlı tüccarlarının da zamanla bu sisteme entegre olmasıyla birlikte yerli sermayeli sigorta girişimleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu gelişmeler, Osmanlı'da deniz sigortacılığının yalnızca dışa bağımlı bir süreç olmadığını, aynı zamanda devletin denetleyici ve düzenleyici rolü ile birlikte içsel bir kurumsallaşma süreci geçirdiğini göstermektedir. Sigorta mahiyetindeki belgelerin arşiv kayıtlarında sıkça yer alması, deniz sigortacılığı uygulamalarının devletin mali ve idari yapısında da karşılık bulduğunu göstermektedir. Nitekim taşımacılık faaliyetlerinin devlet adına yapılması hâlinde, zararın karşılanması konusunda çoğu zaman merkezi otorite doğrudan müdâhil olmuştur (Kahya, 2007: 132-133).

## Görsel 25: Osmanlı'nın Sigortacılığa Yaklaşımını Gösteren Bir Arşiv Vesikası

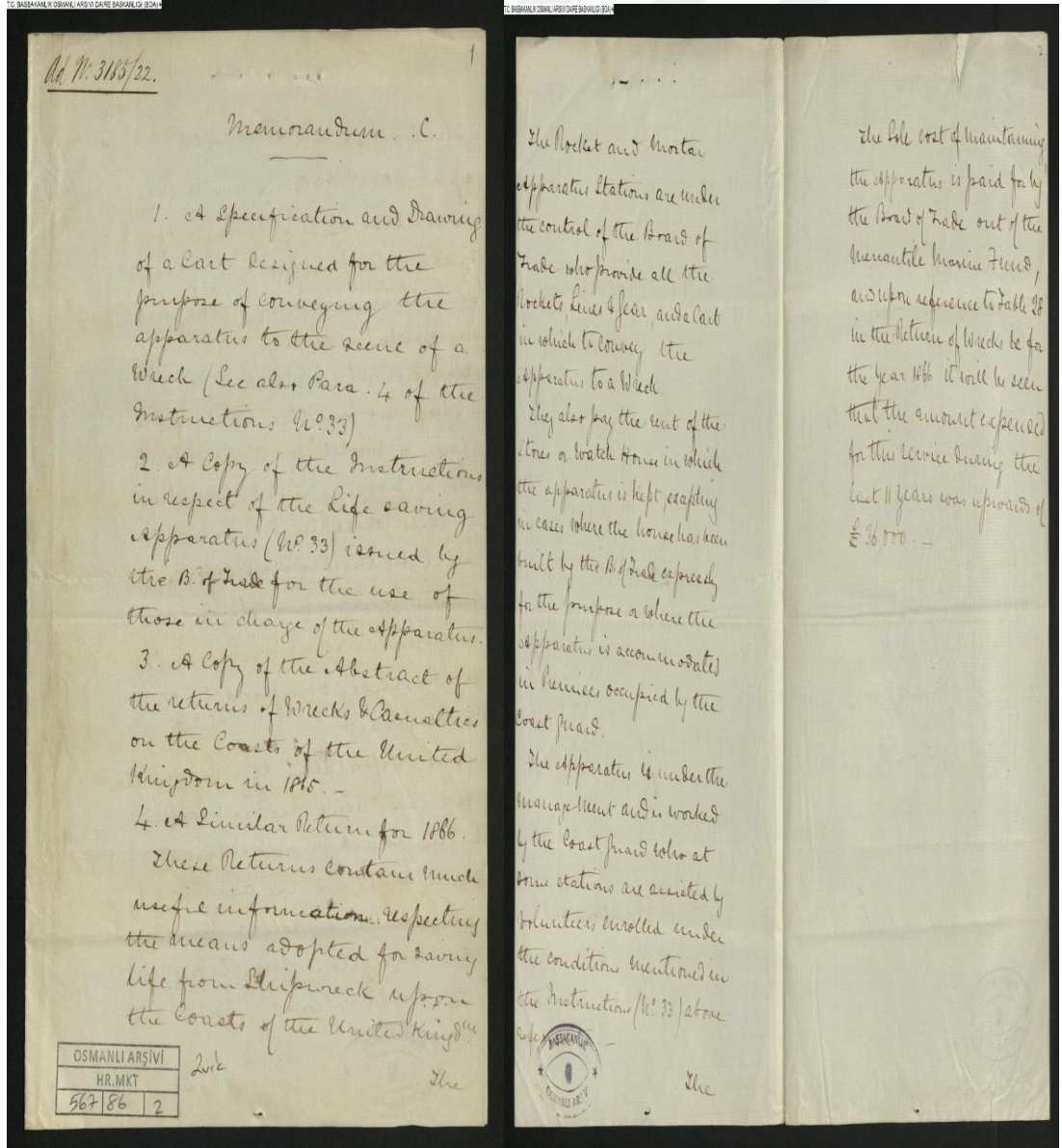


(Görsel 25) Mekke Şerifinin Silahdarı ile Süleyman Ağa'nın bindiği Ahmedî isimli geminin denize açıldıktan sonra kazaya uğraması üzerine yanında taşıdığı ve Mısır gelirlerinden Mekke Şerifine gönderilen 25.000 gurusun Şerife ulaşamaması nedeniyle kendisinin zor durumda kaldığını ve tahsis edilen 25.000 gurusun devlet hazinesinden acilen gönderilmesini padişahıtan istirham eden 17 Rebiü'l-evvel 1183 (21 Temmuz 1769) tarihli resmi yazı. Buna benzer birçok arşiv kaydı mevcut olup, yaşanan bu tür durumlara karşı Osmanlı Devleti'nin meydana gelen deniz kazalarına müdahil olarak güvence sağlamaya ilişkin idari yaklaşımını göstermektedir (BOA, CML-343/14112).

Uluslararası sigorta şirketlerinin yayılması ile artan etkileşim sonucunda Osmanlı Devleti'nde çeşitli görüşler olsa da gelişme göstermesi zorunluluğu kaçınılmaz olmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetlerinin gelişim göstermesi, yalnızca ekonomik nedenlerle değil, aynı zamanda siyasi ve toplumsal dönüşümlerle de yakından

ilişkilidir. Bu dönemde Avrupa ile kurulan siyasi ve ticari ilişkilerin yoğunlaşması, Osmanlı toplumunun yaşam biçimini köklü biçimde etkilemiş, geleneksel yaşam tarzı Batı'dan gelen etkilerle dönüşmeye başlamıştır. Artan dış ticaret hacmiyle birlikte hem bireysel hem kurumsal düzeyde risk yönetimi ihtiyacı doğmuş, bu ihtiyaç da sigorta sistemlerinin Osmanlı coğrafyasında tanınmasına ve benimsenmesine zemin hazırlamıştır. Özellikle büyük liman şehirlerinde batılı alışkanlıkların gündelik yaşama sızması, beraberinde Avrupa kökenli finansal ve hukuki araçların da yaygınlaşmasına neden olmuştur. Nitekim bu süreçte sigorta uygulamaları, Batı'dan alınan diğer kurumlarla birlikte Osmanlı toplumu içinde yerleşik hale gelmeye başlamıştır (Kazgan, 2005: 33-35).

**Görsel 26: Birleşik Krallık Ticaret Kurulu Tarafından Osmanlı Devleti Makamlarına  
Gönderilen Örnek Bir Teknik Rapor**



HR.MKT.00567.00086.002

HR.MKT.00567.00086.002

**(Görsel 26)** 1866 yılında Birleşik Krallık Ticaret Kurulu tarafından Osmanlı Devleti Makamlarına gönderilen bu teknik raporda, kıyı koruma birlikleri tarafından kullanılan roketli cankurtaran ekipmanlarının işleyişi, gemi kazalarına müdahale yöntemleri, alınabilecek önlemler ve 1865-1866 yıllarındaki deniz kazalarına ilişkin bilgiler verilmiştir. Bu rapor, deniz kazalarının uluslararası sorunlar olarak değerlendirildiğinin önemli bir göstergesidir. Buna benzer arşiv vesikalarında Osmanlı Devleti'nin özellikle Avrupa ile uluslararası bilgi paylaşımı yaptığı görülmektedir. Ayrıca ticari sürdürülebilirliğin sağlanması açısından kaza ve önleme mekanizmalarına ilişkin görüş alınması da sigortacılığa olan ihtiyacın bir kanıtı niteliği taşımaktadır. (BOA, HR.MKT-567/86.2).

Teknolojik ilerlemelerin gerisinde kalmamak için çaba harcayan Osmanlı Devleti, deniz ticaretinin 19. yüzyılda ivme kazanmasında buharlı gemilerin devreye girmesi belirleyici bir rol oynamıştır. Dünya sanayisi açısından devrim niteliği taşıyan buhar teknolojisinin, deniz taşımacılığına uyarlanmasıyla birlikte, yelkenli gemiler ve kısa mesafe yük taşımacılığında kullanılan geleneksel kayıklar ekonomi ve güvenlik açısından dezavantajlı hale gelmiştir. Buharlı gemiler, yalnızca hız ve kapasite açısından değil, aynı zamanda korsanlık gibi deniz güvenliğini tehdit eden unsurlara karşı da daha avantajlı bir çözüm sunmuştur. Bu sayede hem iç ticaret hem de uluslararası ticaret daha düzenli ve güvenli bir şekilde yürütülebilir hâle gelmiştir. Navlun ücretlerinin önemli ölçüde düşmesi, buharlı gemilerin ekonomik üstünlüğünü pekiştirmiştir. Özellikle ilk buharlı gemilerin taşıma ücretlerinin, geleneksel yelkenlilere kıyasla yarı yarıya daha ucuz olması, ticaret erbabı açısından bu yeni ulaşım teknolojisine yönelimi hızlandırmıştır. 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, güvenlik risklerinin artmasıyla birlikte bu fark dört ila beş katına çıkmış ve yelkenliler ile büyük kayıklar ticari cazibesini yitirmiştir. Bu gelişmeler sonucunda Osmanlı ekonomisinin ticaret merkezlerinde gözle görülür değişimlere neden olduğu görülmüştür. İstanbul, İzmir, Trabzon, Batum ve Beyrut gibi önemli liman şehirleri, hızla artan mal ve yolcu trafiğine ayak uydurabilmek için genişleme sürecine girmiştir. Ancak bu genişleme, çoğu zaman plansız ve kontrolsüz bir yapılaşma biçiminde gerçekleşmiştir. Ahşap yapıların ve geçici barakaların yaygınlığı, başta yangın olmak üzere çeşitli afetlere karşı kentleri savunmasız bırakmıştır. Bu noktada, 19. yüzyılda yangın tehlikesi Osmanlı liman kentlerinde sadece fiziksel değil, aynı zamanda ekonomik bir tehdit haline gelmiştir. Ticaretin yoğunlaştığı bölgelerdeki yapıların güvenlik önlemleri olmaksızın inşa edilmesi, hırsızlıktan ziyade yangınların en büyük tehdit unsuru haline gelmesine yol açmıştır. Bu durum, sigorta ihtiyacının doğmasında da etkili olmuş, liman şehirlerinde sigortacılığın yaygınlaşmasını kaçınılmaz kılmıştır (Kazgan, 2005: 85)

Ticaret hacminin genişlemesi, Osmanlı ekonomisinde yeni meslek alanlarının doğmasına da zemin hazırlamıştır. Bu dönüşüm sürecinde sigorta şirketleri ve onların temsilcilikleri ön plana çıkarken, sigorta eksperliği de uzmanlık gerektiren yeni bir meslek olarak önem kazanmıştır. Özellikle ticari malların taşınması sırasında meydana gelen zararların tespiti ve değer biçimi konusunda eksperlerin rolü, sigorta faaliyetlerinin kurumsallaşmasına katkı sunmuştur. Öte yandan gemicilik ve nakliye kumpanyaları, malların güvenli ve düzenli taşınmasını sağlamak amacıyla organizasyonel yapılar oluşturmuş; liman kentlerinde faaliyet gösteren komisyoncular ise, üretici ile alıcı arasındaki bağlantıyı kurarak ticaretin sürekliliğini sağlamıştır. Bu meslek grupları, yalnızca ekonomik işleyişi desteklemekle kalmamış, aynı zamanda Osmanlı'da kentleşme, iş bölümü ve kurumsallaşma gibi modernleşme süreçlerinin de bir parçası hâline gelmiştir (Aktar, 2006: 182)

Sanayinin giderek gelişmesi sonucu, gemi yapım tekniklerinin güvenliği ve gelişimini desteklemekle beraber deniz trafiğini de hızla arttırması sonucunu doğurmuştur. Bu gelişmelerin doğal bir sonucu olarak denizcilik faaliyetlerinin ticareti arttırması, kurumsal müesseseler ile desteklenen önlemlerin almasını zaruri kılmıştır. Ticari faaliyetlerin kapsamı içinde önemli bir yeri olan ve 1838'de imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile dış ticaretin serbestleştirilmesi, Osmanlı toplumunun özellikle üst gelir gruplarında yaşam standartlarının değişmesine neden olmuştur. Artan dış ticaret hacmiyle birlikte gümrük vergilerinden elde edilen gelirler devlet hazinesini güçlendirmiş, bu da maaşla geçinen kesimlerin alım gücünü artırarak yeni tüketim kalıplarının ortaya çıkmasına ortam hazırlamıştır. Ekonomik hareketlilik, başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlerde batılı tarzda yaşam biçimlerinin yayılmasına yol açmış; Avrupalı tüketim mallarına olan ilgi, mimari tercihlerde ve gündelik alışkanlıklarda da kendini göstermiştir. Bu bağlamda, geleneksel yapıların yerine batı estetiğini yansıtan konutlar inşa edilmiş, yalılar Avrupalı zevkin bir simgesi haline gelmiştir. Yaşamın bu şekilde dönüşmesi, beraberinde yeni ekonomik hizmet alanlarının doğmasını zorunlu kılmıştır. Özellikle mal ve mülk güvenliğine dair artan hassasiyet, yabancı menşeli sigorta şirketlerinin Osmanlı şehirlerinde faaliyet göstermesine zemin hazırlamış; bu şirketler, yeni yaşam tarzıyla oluşan maddi varlıkların korunmasında önemli bir güvence mekanizması olarak yer edinmişlerdir (Kazgan, 2005: 33-34).

Sonuç olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz sigortacılığı da dâhil olmak üzere sigortacılık kurumu, geleneksel hukuk ve ticaret anlayışı içerisinde doğmuş, zamanla yabancı uygulamaların etkisiyle şekillenmiş ve hem devletin hem de özel sektörün katılımıyla kurumsallaşmıştır. Arşiv kayıtları üzerine yapılan araştırmalar neticesinde Osmanlı Devleti'nin de bu gelişimin bir parçası olduğu anlaşılmaktadır. Bu tarihsel süreç, Cumhuriyet

döneminde geliştirilecek olan modern sigorta hukukuna altyapı sağlayarak, Türkiye'nin sigorta sisteminin temellerini oluşturmuştur.

### 3.3. Osmanlı Devleti'nde Deniz Sigortacılığının Gelişimi

Osmanlı'da sigortacılığın gelişimi, diğer ülkelere göre daha geç başlamış ve dolayısıyla hızlı gelişim gösterememiştir. Bunun temel nedeni bazı kaynaklarda İslam dinindeki yaklaşım olduğu belirtilirken (Çapar, 2020); ticari faaliyetlerin görece az olmasına bağlı olduğunu vurgulayan kaynaklar da bulunmaktadır (Uralcan, 2014:23). Ancak Osmanlı Devleti deniz ticareti bazında stratejik konumu itibarıyla Akdeniz ve Karadeniz'de ticari faaliyetlerde merkezi bir rol üstlenmiştir (Braudel, 1972). Özellikle İstanbul ve İzmir gibi limanlar üzerinden Avrupa ile Asya arasında bir köprü görevi görmüştür. Bu bağlamda ipek, baharat ve tahıl gibi ürünlerin ticareti, ekonomik anlamda büyük katkı sağlamaktaydı (Tabakoğlu, 2008). Fakat fırtınalar, korsan faaliyetleri, teknik arızalar yüksek riske sebep olmakta (Goffman, 2002) ve söz konusu ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliğini tehdit eden önemli unsurlar olarak yer almaktaydı. Bu unsurlarla birlikte yaşanan deniz kazaları da sigortacılık uygulamaları ihtiyacını doğurmuştur (İnalçık, 2000).

İslamiyet'in ortaya çıktığı ilk yıllarda daha çok develerin kullanılması ve yükün az olmasından kaynaklı meydana gelebilecek risklerin Medine Vesikası<sup>11</sup> ile güvence altına alınması bir nevi Osmanlı Devleti için sigortacılığın temelini oluşturduğu söylenebilir. Osmanlı'nın da örf ve âdet olarak uygulanacak olan kuralların İslam Hukukundan etkilenmesi de bu doğallığın sonucudur (Altınbaş, 2019: 29). Osmanlı Devleti Avrupalı devletlerin sigortacılığa ilişkin yaptıkları düzenlemeler ve gelişmelere uzak kalmıştır. Bir takım vakıf ve lonca gibi kuruluşlarla dini yaklaşımından sıyrılmadan bazı tedbirler alınmış ancak bunlar ilerleyen süreçte batılı devletlere göre çok geriden takip edilmiştir. Liman kentlerinde basit sigorta faaliyetlerine denk gelirse de şirket veya kurum bazında bir yapının oluşması 19. yüzyılın ortalarında ancak vücuda gelebilmiştir (Çapar, 2020: 447).

Osmanlı'da Fatih Sultan Mehmet döneminde tersanelere önem verilmesiyle denizcilik alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Önemli Türk denizcileri olarak dünya tarihinde de yer edinen Barbaros ve Hızır kardeşler ile Piri Reis'in Türk denizcilik tarihindeki katkıları da kayda değerdir. Önceleri korsanlık faaliyetleri yürüten Barbaros kardeşlerin Cezayir'i alarak Osmanlı tabiiyetine geçmeleri, Batı Akdeniz'de geniş bir hakimiyet alanı sağlaması ve Osmanlı merkezinin Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarındaki hükümrancılığı doğal olarak geniş bir

<sup>11</sup> Medine Vesikası, İslam tarihinin en önemli belgelerinden biri olup, Hz. Muhammed'in Medine'ye hicret etmesinden sonra, şehirde yaşayan farklı din, kültür, ırktan insanlar arasında birlik, barış ve adaletin sağlanması için kabul edilen bir vesikadır. Aynı zamanda tarihte bilinen ilk yazılı Anayasa olduğu ileri sürülmektedir (Bkz. Beyoğlu, 2023: 121-133).

alan sağlamıştır. Karşı kıyı devletleri ile ticaret için bu avantajı kullanma gereksinimi denizciliğin ve buna karşın tacirleri güvence altına alacak deniz sigortacılığının da doğal olarak gelişmesine vesile olmuştur (Bostan, 2006 akt. Keleş vd. 2013).

Osmanlı döneminde sigorta kavramı, modern anlamıyla “finansal risk transferi” olarak adlandırılmasa da yaklaşık temel prensipleri taşımaktadır. Kanunnameler çerçevesinde, gemi ve yolcu kayıplarının telafisi için belirli maddi düzenlemeler yer almaktaydı. Bu düzenlemeler, sigorta işlemlerine benzer bir risk paylaşım mekanizmasını ortaya koymuştur. Örneğin, ticari yük sahipleri arasında yapılan sözleşmeler ve devletin müdâhil olduğu düzenlemeler, sigorta benzeri bir yapının ilk örnekleri olarak değerlendirilebilir (Kenanoğlu, 2005). Deniz Ticareti kanunnameleri, Kanuni Sultan Süleyman döneminde gemilerin batması durumunda yük sahiplerinin hakları adına düzenlenmiştir (İnalçık, 2000). Örneğin, 1567 tarihli bir kanunnamede, kaptanın ihmali durumunda tazminatın sorumluluğu ve yaptırımlarına ilişkin sınırlar belirlenmiştir (Bostan, 2009). Benzer şekilde 16. yüzyılda Rodos’ta tüccarların hazırladığı sözleşmeler, risk paylaşımının ilkel biçimlerini yansıtmaktadır (Greene, 2000).

Tarih boyunca birbirinden etkilenerek gelişen toplumlar deniz ticaretinde de karşılıklı risk-güvence temelinde önlemler almayı gerekli görmüştür. Bu sebeple tacirlerin ticaret yapmasını teşvik etmek ve denizden kaynaklanan riskleri azaltmak için deniz sigortalarının gelişmesi kaçınılmaz olmuştur. Osmanlı’da, 1850 tarihinde yürürlüğe giren Kanunname-i Ticaret ile 1863 tarihinde yürürlüğe giren Kanunname-i Hümayûn-ı Ticaret-i Bahriye ile düzenlenen 11. faslı ile deniz kazaları ve deniz sigortacılığının ilk yazılı örnekleri karşımıza çıkmaktadır (Sariteke, 2019: 868; Uluğ Cicim, 2023: 761). Kethüda sistemine dayalı yerel çözümlerle, tüccarların zararları paylaşmak için aralarında anlaşmalar yapmaları Osmanlı’da deniz sigortacılığı olarak değerlendirilebilmektedir (Genç, 2014: 296).

Avrupa’da sigortacılığa ilişkin ilk kayıtlar 14. yüzyılda (ilk poliçe örneği 1347) rastlanmasına rağmen, Osmanlı Devleti’nde 19. yüzyılda, İngiltere’yle yapılan 1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Anlaşması’ndan sonra sigortacılık faaliyetleri görülmektedir (Uralcan, 2014: 23).

Osmanlı hukuk sisteminde kanunnameler, devlet düzeni ve ticari ilişkilerin temelini oluşturmuştur. Özellikle, ticari gemilerle ilgili yaşanan zararlar ve mülkiyet sorunları, kanunnameler aracılığıyla düzenlenmiştir. Bu kanunnameler içerisinde yer alan hükümler hem yük sahiplerinin hem de gemi kaptanlarının sorumluluklarını belirlemiş; kazaların ardından yapılacak tazminat ödemeleri ve risk paylaşımı süreçlerine hukuki çerçeve kazandırmıştır. Kanunların içeriğinde, bazı durumlarda deniz sigortası benzeri yapılar da

görmek mümkündür. Böylece, ortaya çıkan riskler belirli kurallara bağlanarak sistematik bir çözüm arayışına gidilmiştir (Kenanoğlu, 2005: 175).

Avrupalı devletler ile etkileşimin sonucu olarak sigortacılık müesseselerinin gelişmesi bu tarihlere kadar hem şer'i hem de örfi adetlerin uygulandığı Osmanlı Devleti için etkili olmuştur (Altınbaş, 2019: 28). Nitekim devlet için mal taşıyan kazazede gemilerin zararları bu tarihlere kadar devlet tarafından karşılanması da bir güvence olarak temel oluşturduğu örnek gösterilebilir (Kocaoğlu, 2019). Ayrıca yolcuları rizikolardan korumak için ahilik ve derbendilik gibi kurumlar da görülebilmektedir (Sariteke, 2019: 868).

Osmanlı Devleti sosyal güvenlik ve kamu düzenini sağlamak adına Sigorta kavramının ilk düzenlemeleri olarak derbend sistemi, ahilik teşkilatı ve çeşitli vakıf yapılarıyla donanmış köklü bir düzen olarak karşımıza çıkmaktadır. İlhanlılardan Osmanlılara intikal eden derbend sistemi, özellikle stratejik geçitlerin, ticaret yollarının ve yerleşim alanlarının güvenliğini temin etmek amacıyla uygulanmıştır. Derbend görevlileri, bu güzergâhlarda yolcu ve kervanlara rehberlik etmek, güvenliğini sağlamak ve herhangi bir saldırı veya gasp durumunda zararın tazmin edilmesini temin etmekle yükümlüydüler. Karşılığında ise vergiden muafiyet, belirli geçiş ücretlerinden istisna ve aynı desteklerle ödüllendirilmişlerdir (Avcı, 2000: 277-278).

Osmanlı kanunnamelerinde derbend görevlilerine dair düzenlemelere sıkça rastlanır. Özellikle Bosna Vilayeti Kanunnamesi'nde belirtildiği üzere, eğer yolcuya zarar verilmişse ve zarar tazmin edilmemişse, yerel derbend görevlileri bu zarardan sorumlu tutulmuştur. Yine, pazarlarda ve kervansaraylarda yaşanan hırsızlık olaylarında, sorumluluğun pazarcılara ya da kervansaray görevlilerine ait olduğu belirtilmiştir (Avcı, 2000: 277-278).

Ahilik sistemi ise Osmanlı toplumunun sosyal yapısını düzenlemede büyük rol oynamıştır. Ahilik, sadece bir mesleki dayanışma örgütü değil, aynı zamanda İslam ahlakı temelinde gelişen bir sosyal güvence sistemidir. Ahiler, esnaf ve sanatkâr birliklerini oluşturarak, mesleki etik kurallar koymuş, yoksulluk, hastalık, ölüm gibi durumlarda üyelerine destek sağlayan sandıklar kurmuştur. Bu sandıklar, günümüzdeki primli sosyal güvenlik kurumlarının ilk örnekleri olarak kabul edilebilir (Avcı, 2000: 278-280).

Emeklilik ve sakatlık gibi durumlara ilişkin yardım sistemleri Osmanlı'da erken dönemde şekillenmiştir. Meslek hastalıkları veya sakatlık durumunda, kişinin çalışamayacak hale gelmesi durumunda ona ömür boyu nafaka bağlanmakta veya loncası adına borcu ödenmekteydi. Aile içi üretim-tüketim dengesi, kadınların el tezgâhlarında üretim yapması ve aile bireylerinin birlikte çalışması gibi sosyal-ekonomik uygulamalarla desteklenmişti (Tabakoğlu, 1985: 40-49).

Osmanlı Devletindeki emeklilik sistemi, hizmet süresini dolduran ve iş göremez duruma gelen bireylere yönelik düzenlemeler de içermekteydi. Örneğin, beylerbeyleri ve sancak beyleri için belirlenen emeklilik ödenekleri, bu kişilerin hem toplumsal statülerini hem de geçimlerini sürdürebilmesi açısından önemli bir araçtı. Emekliliğe dair düzenlemeler Mısır Kanunnamesi'nde\* açıkça belirtilmiş ve “cemaat-i cerakise” olarak tanımlanan hizmet erbabı için ömür boyu ödeme yapılacağına dair hükümlere yer verilmiştir (Barkan, 1943).

Osmanlı sosyal güvenlik anlayışının önemli bir parçasını da vakıf sistemi teşkil etmiştir. Bu sistemle, hayırseverler tarafından kurulan vakıflar; eğitim, sağlık, gıda ve konut gibi temel ihtiyaçlara yönelik hizmetleri karşılıksız sağlamış, özellikle kimsesizler, dul kadınlar ve yetim çocuklar için önemli birer yaşam kaynağı olmuştur. Vakıflar ayrıca, cami, medrese, imaret ve kervansaray gibi kamusal yapıların finansmanını da üstlenerek sosyal refahın sürdürülebilirliğine katkı sağlamıştır (Avcı, 2000: 278-280).

Osmanlı Devleti'nde derbend, ahilik ve vakıf temelli sosyal güvenlik sistemleri, yalnızca fiziksel güvenliği değil, aynı zamanda ekonomik ve sosyal risklere karşı da bireyleri koruyan çok katmanlı bir koruma ağı sunmuştur. Bu yapı, modern sigorta ve sosyal güvenlik sistemlerinin temellerini atan özgün ve bütüncül bir sosyal güvenlik anlayışını temsil etmektedir (Avcı, 2000: 277-280).

Osmanlı Dönemi'nde deniz sigortacılığı zaman içerisinde ekonomik ve hukuki ihtiyaçlara göre şekillenmiştir. Öne çıkan unsurlar aşağıdaki tabloda verilmiştir:

**Tablo 8: Osmanlı Dönemi ve Geç Dönem Deniz Sigortacılığı Uygulamalarının Karşılaştırılması**

| Dönem             | Ana Araçlar ve Mekanizmalar                                     | Açıklama                                                                                                                               |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Klasik Osmanlı    | Kanunnameler, Mülkiyet Sözleşmeleri                             | Gemilerin ve Yüklerin Zarar Durumunda Tazmini İçin Uygulanan Hukuki Düzenlemeler ve Resmi Tazminat Mekanizmaları                       |
| Geç Osmanlı       | Ticari Sözleşmeler ve Devlet Müdahaleleri                       | Ticaret Anlaşmaları Çerçevesinde, Risklerin Paylaşılması Amacıyla Oluşturulan Protokoller ve Devletin Oluşturduğu Düzenleyici Kurumlar |
| Cumhuriyet Öncesi | Mecelle'nin İlk Örnekleri ve Modern Hukuk Normlarının Temelleri | İslam Hukukundan Esinlenen, Ancak Modern Hukuk Normlarıyla Uyumlu Hale Getirilen Tazminat Sistemlerinin İlk Yapılandırmaları           |

Kaynak: (Kenanoğlu, 2005)

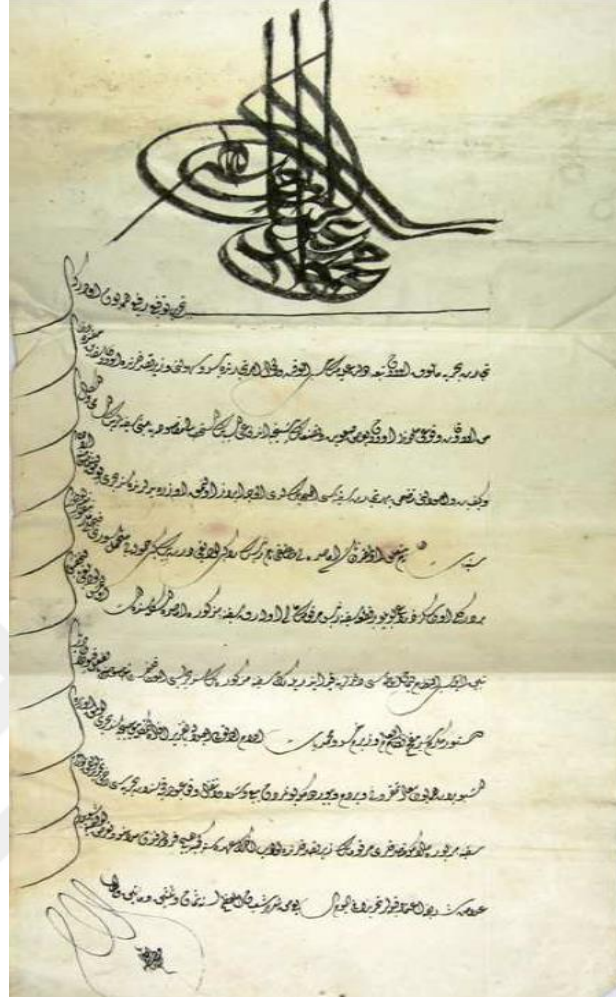
\* Osmanlı Devleti çeşitli zamanlarda Beylikler veya Uzun Hasan tarafından çıkarılmış ve hala Doğu Anadolu'da yürürlükte olan çeşitli kanunnameleri 1516'dan 1548'e kadar uygulamıştır. Örneğin Irak'ın fethinden sonra Safevî kanunları yürürlükten kaldırılmış ancak Uzun Hasan'ın kanunları geçerli tutulmuştur. Örfî vergiler ve pazar vergilerinin ödenme usullerini ve oranlarını belirlemek bu kanunnâmelerin temel amacıydı. Dulkadiroğullarının çıkardığı kanunnâmeler ise daha çok cezalarla ilgiliydi. İşte bu kanunnamelerin içerdiği hususları kapsayan genel kanunname çıkarma yoluna giden Osmanlı Devleti Güney Anadolu, Suriye ve Mısır için kanunnâmeler hazırlamıştı. (İnalcık, 2012: 334-337)

Avrupalı devletlerin uygulamalarına uzun süre duyarsız kalan ancak gelişmelerden zorunlu olarak etkilenen Osmanlı Devleti'nde ilk sigorta şirketi 1892'de İstanbul merkezli kurulmuştur. Ancak bu tarihlerden önce sigortacılık faaliyetlerinin yokluğundan bahsetmek mümkün değildir. Sigortacılığa karşı fetvalar, dini yaklaşımlar ve kültürel yaklaşımlar olsa da Sultan III. Mustafa dönemine ait bir vesika 1773 yılında Fransız tüccar gemileri aracılığıyla Selanik'ten İstanbul'a sigortalı olarak yapılan bir nakliyatla ilgili kayıtlara rastlamak da mümkündür (Özger, 2018: 658; Kamilçelebi, 2012: 106).

III. Mustafa'nın saltanat dönemi (1757–1774), Osmanlı donanmasının yeniden yapılandırılmaya çalışıldığı ve deniz taşımacılığına ilişkin risklerin devlet nezdinde daha sistematik biçimde ele alındığı bir evreye karşılık gelir. Bu dönemde, özellikle Karadeniz ve Akdeniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla hukuki ve idari birtakım düzenlemelere gidilmiştir. Henüz sigortacılığın modern anlamda kurumsallaşmadığı bu süreçte, deniz taşımacılığıyla ilgili gelişmeler daha çok taşımacılık belgeleri üzerinden yürütülmüştür (Ekinci 2013: 83-85).

Bu döneme özgü belgelerden biri olan sened-i bahri, gemilerin teknik özelliklerini, taşıyacağı malları, rotalarını ve kaptanlarını kayıt altına alarak devletin deniz taşımacılığı üzerindeki kontrolünü sağlamaktaydı. Sened-i bahri, her ne kadar bir sigorta poliçesi işlevi görmese de gemi seferleriyle ilgili risklerin en aza indirilmesini amaçlayan bir tür düzenleyici ve denetleyici belge niteliği taşımıştır. Bu yönüyle sened-i bahri, Osmanlı'da deniz sigortacılığı faaliyetlerinin gelişmesine dair geçişin habercisi niteliğinde değerlendirilebilmektedir (Ekinci, 2013: 81-85).

**Görsel 27: Amasralı Mustafa Reisin, Dört bin Kilelik Sivri Kıçlı Martikosunun Sened-i Bahrisi**



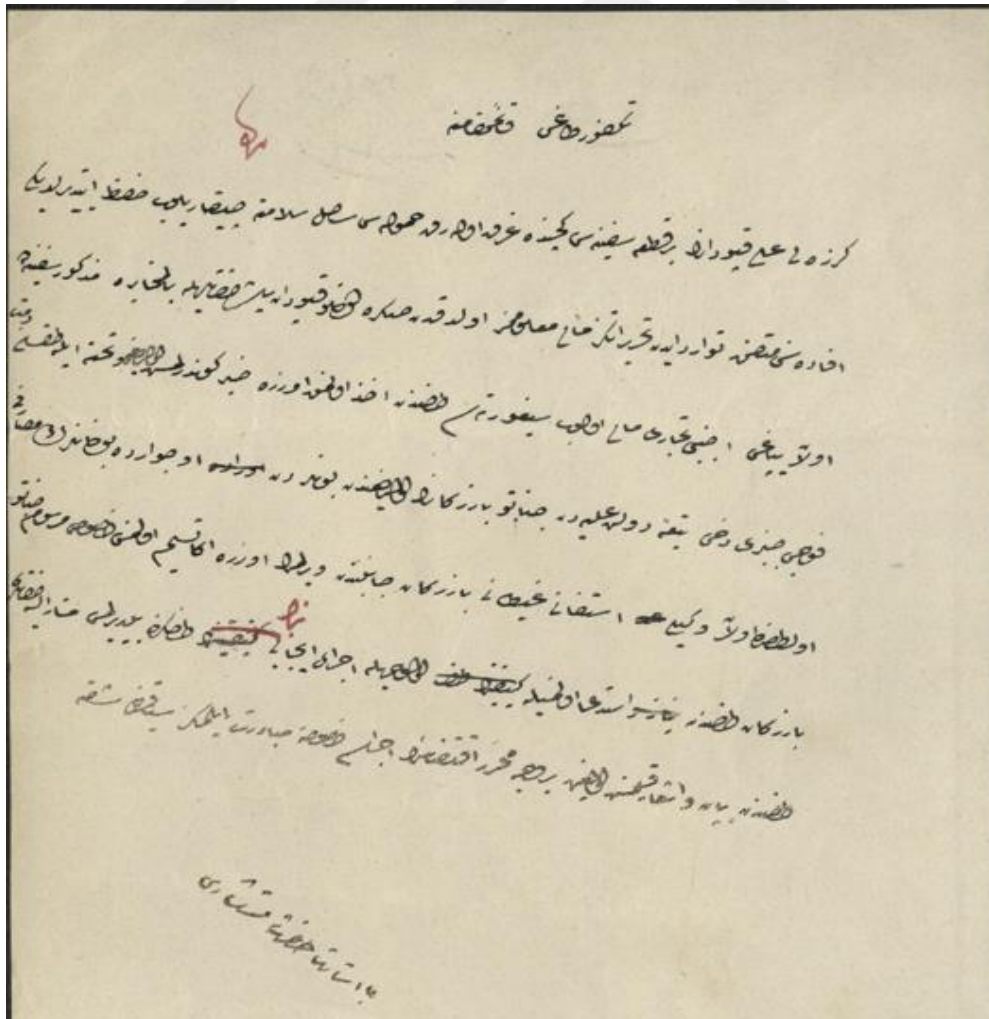
Kaynak: (BOA, C. İKTS - 9/401)

III. Mustafa döneminde devletin mali reformlara yönelmesi ve denizcilik alanındaki faaliyetlere ağırlık verilmesi, deniz taşımacılığının hukuki çerçevesinin yeniden tanımlanmasına neden olmuştur. Bu süreçte Osmanlı yönetimi, deniz ticareti faaliyetlerini teşvik edici, aynı zamanda da düzenleyici mekanizmalar oluşturma çabası içinde olmuştur. Bu çabalar, sonraki yüzyılda deniz sigortacılığı uygulamalarının Osmanlı ticaret sistemi içerisinde kurumsallaşmasına zemin hazırlamıştır (Ekinci, 2013: 84-85).

Bu bağlamda, Osmanlı Devleti deniz sigortacılığı açısından, III. Mustafa döneminin bir geçiş evresi niteliği taşıdığını söylemek mümkündür. Sigorta kurumu henüz modern anlamıyla yerleşmemiş olsa da taşımacılık belgeleri, kefalet sistemleri ve devletin doğrudan denetimi aracılığıyla risklerin yönetilmeye çalışıldığı görülmektedir. Bu yönüyle söz konusu dönem, Osmanlı'da deniz sigortacılığı fikrinin idari ve hukuki açıdan mayalandığı bir başlangıç noktası olarak değerlendirilebilir.

Sigortacılık faaliyetlerinin kurumsallaşmasını ve gelişmesini tek bir faktöre bağlamak doğru olmamakla beraber birçok sebepten etkilendiği görülmektedir. Osmanlı Devleti, jeopolitik konumu gereği deniz ulaşımında büyük bir öneme sahip olmuş; ticaret gemileri, askerî donanmalar ve savaş filoları, devletin ekonomik hayatında merkezi bir rol oynamıştır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen uzun seferler, doğal afetlere, düşman saldırılarına veya teknik arızalara bağlı olarak risklerle dolu olmuştur. Bu nedenle, deniz kazalarının yarattığı maddi kayıpların minimize edilmesi amacıyla erken dönem sigorta uygulamalarına ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı deniz filosu hem askerî hem de ticari amaçlarla düzenli seferler yapmıştır. Donanmanın yapısında yer alan gemiler için rota planlaması, hava ve deniz koşullarının değerlendirilmesi ile risk yönetimi uygulanmıştır. Bununla birlikte, gemi kaptanları ve yük sahipleri, olası deniz kazalarına karşı maddi kaybı telafi edebilmek için çeşitli güvence yöntemlerine başvurmuştur. Bu çabalar, sigorta mekanizmalarının temellerinin atılmasına zemin hazırlayan faktörlerden bir diğeri olmuştur (Kenanoğlu, 2005).

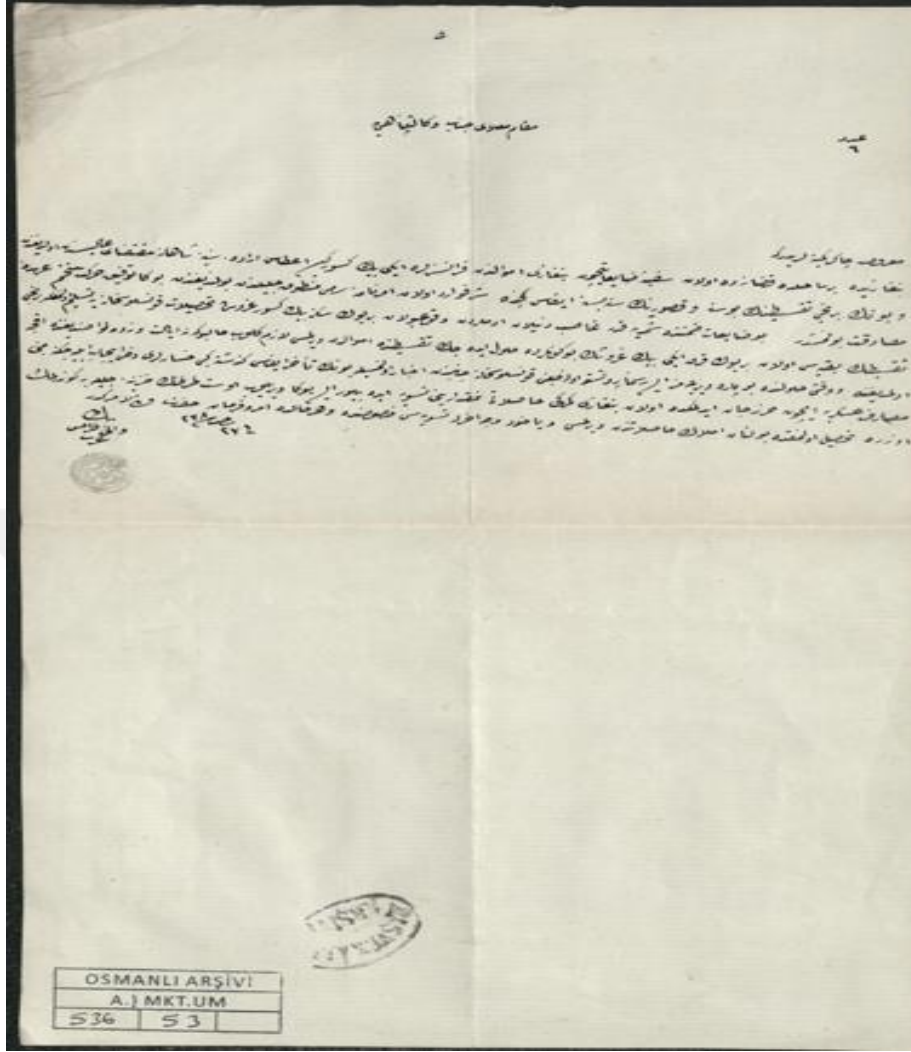
**Görsel 28: Deniz Kazası Sonrası Sigortacılık Uygulamasına İlişkin Bir Arşiv Vesikası**



**(Görsel 28)** Sinop ili Gerze limanından hareket eden ve deniz kazası sonucu batan bir ticaret gemisinden, çeşitli mallar kurtarılarak sahile çıkarılmıştır. Bu mallar arasında Osmanlı vatandaşı olan Kuyumcu Sabri Efendi ile Cenbato isimli tüccarlara ait olduğu tespit edilen yapağı da yer almaktadır. Söz konusu malların sigortalı olması nedeniyle malları teslim almak üzere sigorta şirketi adına İstefani Gaytani isimli şahıs yetkilendirilmiştir. Sigorta temsilcisi İstefani Gaytani'nin malların teslim sürecini güvenli ve sağlıklı bir şekilde tamamlayabilmesi amacıyla, Tekfurdağı (Tekirdağ) Kaymakamlığı'na 17 Rebiü'l-evvel 1269 (29 Aralık 1852) tarihinde bir resmi yazı gönderilmiştir. Bu yazıda, Gaytani'ye gerekli idari kolaylıkların sağlanması ve malların teslimi sırasında iş birliği yapılması talep edilmiştir. Bu arşiv vesikası, gayrimüslim tüccarlarla yapılan ortaklıklara bir örnek olmakla birlikte dönemin idari yapısında hem sigorta işlemlerinin hem de mal sahiplerinin haklarının gözetilmesine yönelik resmi uygulamaların bir örneği niteliği taşımaktadır. (BOA, A.MKT.UM-120/42).

Osmanlı Devleti'nde deniz sigortacılığı faaliyetlerine ilişkin bilgiler dönemin ticari belgeleri, esnaf kayıtları gibi evraklar üzerinden elde edilebilmektedir. Yaşanan deniz kazalarından sonra, zararların tazmin edilmesi için geliştirilen yöntemler, kaza sonrası kurtarma faaliyetleri, diplomatik sorunlar gibi ilişkiler sigorta sistemlerinin temellerinin atılmasına neden olmuştur. Elbette ki bu ilk uygulamalar, günümüz sigortacılık faaliyetlerden farklı olmakla birlikte gelişen ticari ihtiyaçlar doğrultusunda mağduriyetlerin giderilmesi amacıyla kurumsal ve sistematik yapıya dönüşmüştür (Altınbaş, 2019: 28). Avrupalı şirketlerin yaygın faaliyetleri sonucu etkilenen Osmanlılar 19. yüzyılda Avrupa Sigorta şirketleriyle iş birliği yaparak modern sigorta sistemine giriş yapmış ve 1870'te kurulan Osmanlı Sigorta Şirketi, devlet destekli ilk modern sigorta girişimi olarak kayıtlara geçmiştir. Osmanlı Devleti, bu bağlamıyla kurumsallaşmış modern sigortacılık faaliyetlerinin temelini oluşturmuştur (Eldem, 1999: 69).

**Görsel 29: Deniz Kazası Sonrası Osmanlı Devleti'nin Diplomatik İlişkilerine İlişkin Bir Arşiv Vesikası**



(Görsel 29) Bingazi sahilinde meydana gelen bir deniz kazası neticesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası sorumlulukları kapsamında Fransa'ya ödemekle yükümlü olduğu iki bin kûsur kisenin belirlenen bir takvim çerçevesinde taksitler hâlinde ödenmesi kararlaştırılmıştır. Ancak söz konusu ödemelerin yapılacağı dönemde hem Bingazi livası hem de bağlı bulunduğu Trablusgarb eyaletinin mali sandıklarında yeterli nakdi kaynağın bulunmaması nedeniyle taksitlerin zamanında ödenememesi durumu ortaya çıkmıştır. Bu durum diplomatik ilişkiler açısından da bir kriz potansiyeli taşımıştır. Nitekim Fransız elçiliği, taksitlerin gecikmesi halinde resmi protesto hakkını kullanacaklarını ve bu doğrultuda girişim başlatacaklarını Osmanlı Devleti makamlarına bildirmiştir. Bunun üzerine Trablusgarb Valisi Mahmud Nedim Paşa, 27 Receb 1278 (Miladi karşılığı: 23 Ocak 1862) tarihinde İstanbul'a hitaben resmi bir yazı yollamıştır. Söz konusu yazıda, yaşanan durumun detayı ile birlikte önemini ve eyaletin mevcut mali durumu ile olası diplomatik sonuçlara dikkat çekilerek,

askeri harcamalar için tahsis edilmiş olan Bingazi Gümrüğü gelirlerinin bir kısmının bu tazminat taksitlerinin ödenmesine tahsis edilmesi yönünde bir çözüm önerisi sunmuştur. Bu arşiv vesikası yaşanan deniz kazalarının neticesinde Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda karşı karşıya kaldığı mali ve diplomatik durumları sonuçları ile beraber göstermektedir. Deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan bu tür durumların sadece tacirler ile devlet arasında kalmayıp aslında uluslararası diplomatik boyutlarının da olduğunu ve Osmanlı Devleti'nin de bunlara karşı idari bir yükümlülüğünün olduğunu göz önüne sermektedir (BOA, A.MKT.UM-536/53).

Genel olarak bakıldığında Türkiye'de modern anlamda sigortacılık faaliyetlerinin hukuki açıdan düzenlenmesinin başlangıcı, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerine, özellikle 19. yüzyılın sonlarına dayanmaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile, gerçekleştiren reformlar sadece sanayi ve tarımsal faaliyetlerde değil aynı zamanda hizmet sektörü ve finansal araçlarda da yapısal değişiklikleri içermekteydi. Deniz sigortacılığı da bu yeni ekonomi politikaları sayesinde gelişim göstermiş, sigorta politikaları küresel standartlara uyum sağlayacak şekilde yapılanmıştır. Böylelikle deniz sigortacılığı daha etkin, kapsamlı ve risk merkezli bir yapıya sahip olmuştur. Artan uluslararası ticaret, deniz sigortacılığının gelişmesine daha fazla olanak sağlamıştır (Altınbaş, 2019: 42).

Deniz sigortalarına ilişkin ilk düzenlemeler<sup>12</sup>, 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayunu'nun 11. faslında yer almıştır. Bu düzenlemeler, başlangıçta kara sigortalarına da uygulanmış, daha sonra deniz ve kara sigortaları ayrımı yapılmıştır. Cumhuriyet'in ilanını takiben yürütülen hukuk reformları kapsamında, Osmanlı döneminden kalan bu kanun, zamanla gelişen ekonomik ve teknik ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalması nedeniyle yeni düzenlemeler yapma zorunluluğu doğmuştur. Bu nedenle 1929 tarihli 1140 sayılı Ticaret Kanunu yürürlüğe konmuş ve bu kanunun ikinci kitabı olarak Deniz Ticaret Kanunu hazırlanmıştır. Ancak söz konusu düzenleme, 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun bir çevirisine dayandığı için 20. yüzyıldaki gemicilik tekniklerinin ve uluslararası hukuk gelişmelerinin gerisinde kalmıştır. Özellikle deniz sigortacılığı alanında uluslararası normlara uyum sağlanması kaçınılmaz olmuştur (Uluğ Cicim, 2023: 761-762). Bu gereklilik üzerine, 1956 yılında yürürlüğe giren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile sigorta hukuku yeniden ele alınmıştır. Kanunun Beşinci Kitabı, 1263-1458. Maddeler arasında sigorta hukukuna ayrılmış; deniz sigortalarına özgü hükümler ise “Deniz Rizikolarına Karşı Sigortalar” başlığı altında 1339-1459. Maddeler arasında özel olarak düzenlenmiştir (Kender & Çetingil, 1956: 3-4).

<sup>12</sup> Düstur, Tertip 1, Cilt 1, s: 476, no: 92, Matbaa-i Amire, 1872.

Son olarak günümüzde son halini alan 2011 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, önceki kanundaki deniz ve kara sigortaları ayrımını ortadan kaldırmıştır. Yeni düzenlemede, sigorta hukuku Altıncı Kitap (m. 1401-1520) altında toplanmış; bu hükümler, zarar ve can sigortaları olmak üzere iki ana başlıkta yapılandırılmıştır. Deniz sigortalarına ilişkin özel hükümler ise yeni kanunda yer almamıştır. Bu tercihin gerekçesi, 6762 sayılı Kanun'da aynı içerikteki hükümlerin deniz ve kara sigortaları için farklı şekillerde düzenlenmiş olması ve bu nedenle uygulamada kafa karışıklığına neden olunmasıdır. Yeni düzenlemede, genel sigorta hükümlerinin deniz sigortalarına da uygulanacağı kabul edilmektedir. Deniz sigortacılığına özgü riskler, karasal sigortalardan farklılık göstermesi sigortacılık yaklaşımında eleştirilere maruz kalmaktadır. Ayrıca taraflar genellikle eşit pazarlık gücüne sahiptir ve uluslararası kurallara uyum zaruridir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda özel düzenleme yapılmaması karşısında, sözleşme özgürlüğü ilkesi, deniz sigortacılığı alanında büyük önem taşımaktadır. Bu özgürlük, Anayasa'nın 48. maddesi, Türk Borçlar Kanunu'nun 12., 26. ve 27. maddeleri ve Türk Medeni Kanunu ile güvence altına alınmış; böylece taraflara kendi aralarında deniz sigortası ilişkisini belirleyebilme yetkisi tanınmıştır. Bu çerçevede, Türk Ticaret Kanunu kendisini Medeni Kanun'un bir parçası, Borçlar Kanunu ise onun tamamlayıcısı olarak görmektedir. Bu nedenle, sözleşme özgürlüğüne ilişkin hükümler deniz sigortacılığı açısından bağlayıcı bir kaynak teşkil etmektedir (Uluğ Cicim, 2023: 761-762).

Cumhuriyet döneminde sigorta hukuku alanında yapılan yenilikler; riskin yeniden tanımlanması, sigorta poliçelerinin standartlaştırılması ve uluslararası sözleşmelerin imzalanması gibi adımlarla kendini göstermiştir. Bu bağlamda, Osmanlı'nın geleneksel uygulamalarından farklı olarak, modern sigorta sisteminde, risk analizi ve veriye dayalı karar mekanizmalarına daha büyük önem verilmiştir. (Altınbaş, 2019: 42).

Yeni kurulan sigorta şirketleri, modern bankacılık sistemine entegre olarak faaliyet göstermiş; gemi sigortası poliçeleri, deniz taşımacılığı sözleşmeleri ve diğer tüm ilgili finansal enstrümanlar da kapsamlı biçimde düzenlenmiştir. Sigorta hizmetlerinin kalitesini artırmak amacıyla; deniz kazalarının nedenleri, risk faktörleri ve ekonomik etkileri konusunda ayrıntılı istatistikler ve veri analizleri yapılmıştır. Ulusal ve Uluslararası düzenlemeler ile kapsamlı poliçe ve sigortacılık düzenlemeleri bu sürecin bir parçası olmuştur. Bu çalışmalar hem devlet hem de özel sektörde deniz sigortacılığı alanında daha etkin stratejiler geliştirilmesine olanak sağlamıştır. (Altınbaş, 2019: 42).

Sonuç olarak modern sigorta uygulamaları; teknolojik gelişmeler, bilgi sistemleri ve uluslararası uyum çabaları ile desteklenmiş; bu da uluslararası rekabette önemli bir avantaj elde edilmesine yol açmıştır. Bu gelişmelerin ışığında, Türkiye'nin deniz sigortacılığı sistemi, küresel örneklerle uyumlu, rekabetçi ve şeffaf bir yapıya kavuşmuştur.

## SONUÇ

Akdeniz, tarih boyunca medeniyetlerin buluşma noktası ve ticaret yollarının kavşağı olmuştur. Bu jeopolitik önem, aynı zamanda bölgenin deniz taşımacılığı açısından riskli bir alan olmasına da yol açmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, özellikle 16. yüzyıldan itibaren artan dış ticaret hacmiyle birlikte, Akdeniz’de yaşanan deniz kazaları sadece ekonomik değil, aynı zamanda hukuki ve idari önlemleri zorunlu kılan bir sorun alanı hâline gelmiştir. Bu kazaların çokluğu ve doğurdukları zararlar, zamanla deniz sigortacılığı kavramının Osmanlı denizcilik düzeninde kendine yer bulmasına neden olmuştur.

Osmanlı’da denizcilik faaliyetleri, özellikle 18. yüzyıldan itibaren merkezi idarenin kurumsal yapısıyla daha da sistematize edilmeye başlanmıştır. III. Mustafa dönemine ait belgelerde, Akdeniz’de seyrüsefer yapan Osmanlı gemilerinin başta korsanlık, doğal afetler ve savaş tehditleri olmak üzere pek çok riskle karşı karşıya kaldığı açıkça görülmektedir. Bu belgeler, devletin bu riskleri kayıt altına alarak mali sorumluluklar ve zarar telafisine ilişkin önlemler geliştirdiğini ortaya koymaktadır. Ticaret yollarının güvenliğini sağlama çabası, sadece donanmanın güçlendirilmesiyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda ticari gemilerin zararlarını teminat altına alacak uygulamaların önünü açmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, uzun süre denizcilik faaliyetlerinde Akdeniz havzasında önemli bir güç olarak yer almış olsa da bu gücün hukuki ve finansal altyapısının kurumsallaşması gecikmiştir. Deniz sigortaları alanında ilk sistematik düzenlemelere Tanzimat sonrası dönemde rastlanır. 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi ile birlikte, deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler yapılmış ve deniz sigortacılığı hukuki bir zemine oturtulmaya başlanmıştır. Ancak bu dönemde sigorta faaliyetlerinin büyük bir bölümü yabancı sigorta şirketleri tarafından yürütülmüş, Osmanlı Devleti bu alanda etkin bir denetim ve düzenleme mekanizması geliştirememiştir. Buna rağmen 19. yüzyılın sonlarına doğru ticaretin çeşitlenmesi ve taşımacılığın artması, deniz sigortası ihtiyacını da artırmış ve böylece hukuki altyapının gelişmesi zorunlu hâle gelmiştir.

Osmanlı’dan Cumhuriyet’e deniz sigortacılığı alanında yaşanan dönüşüm, sadece ekonomik ve ticari yapının değil, aynı zamanda devletin hukuki sisteminin ve uluslararası ilişkilere bakış açısının da derinlemesine bir değişim geçirdiğini ortaya koymaktadır. Bu değişim, Akdeniz coğrafyasında yüzyıllar boyunca gelişen denizcilik faaliyetlerinin bir devamı olmakla birlikte, aynı zamanda modern devlet anlayışının sigorta hukuku üzerinden nasıl şekillendiğini de göstermektedir. Deniz sigortacılığı, Osmanlı Devleti’nin özellikle 19. yüzyıldan itibaren batılılaşma ve modernleşme yönünde attığı adımların doğal bir uzantısı

olarak gelişmiş, Cumhuriyet döneminde ise sistematik bir hukuk yapısının içerisine yerleştirilmiştir.

Bu gelişme, aynı zamanda Osmanlı'nın Avrupa ile entegrasyon sürecinin bir parçası olarak da değerlendirilmelidir. Zira 19. yüzyılda Avrupa'da sigortacılık sektörü çok daha ileri düzeyde kurumsallaşmış ve özellikle İngiltere'deki Lloyd's örneğinde olduğu gibi, uluslararası taşımacılığı düzenleyen sistemler kurulmuştur. Osmanlı idaresi, bu gelişmelerin farkında olarak kendi hukuk sistemine sigortacılık kurumlarını entegre etme sürecine girmiştir. Bu bağlamda Galata bankerlerinin ve yabancı sigorta şirketlerinin İstanbul'daki faaliyetleri, bu alandaki ilk uygulamaların Avrupa örneklerinden etkilendiğini göstermektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e uzanan süreçte deniz sigortacılığı hem iç ticaretin güvenliğini sağlamak hem de uluslararası ticari normlara entegre olmak amacıyla sürekli dönüşüm geçirmiştir. Deniz kazalarının oluşturduğu ekonomik kayıplar, bu dönüşümün en önemli itici gücü olmuştur. İlk etapta kayıt altına alma, sonrasında tazmin etme ve nihayetinde hukuki güvenceye dönüştürme süreçleri, deniz sigortacılığının temel evrim çizgisini oluşturmuştur.

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte deniz ticareti ve sigorta hukuku alanında daha sistematik ve çağdaş bir yapı kurulması yönünde önemli adımlar atılmıştır. 1929 yılında yürürlüğe giren 1140 sayılı Ticaret Kanunu, Alman Ticaret Kanunu'nun ilgili bölümlerinden tercüme edilerek hazırlanmış ve Türkiye'nin ihtiyaçlarına göre şekillendirilmiştir. Bu kanun, deniz sigortacılığına ilişkin önemli düzenlemeler getirmiş, gemi ve yük sigortalarına dair hükümlerle uygulamada bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak zamanla denizcilik teknolojisinde yaşanan gelişmeler, bu düzenlemelerin yetersiz kalmasına neden olmuş ve yeni bir hukuk reformunu zorunlu kılmıştır.

Devletin ekonomik, hukuki ve kurumsal alanlardaki yeniden yapılanma süreci, sigorta sektörünü de doğrudan etkilemiştir. Yeni yönetim, özellikle ticaret hayatının ve taşımacılığın güvenliğini sağlamak adına sigorta alanına ciddi şekilde yönelmiştir. 1929 tarihli kanunla başlayan reformlar, 1956 yılında Türk Ticaret Kanunu ile kurumsallaşmış, sigorta hukukunun ayrıntılı olarak düzenlenmesine zemin hazırlamıştır. Bu dönemden itibaren sigorta sektörünün yerelleşmesi, milli şirketlerin kurulması ve yabancı hâkimiyetin azaltılması yönünde politikalar izlenmiştir. Aynı zamanda denizcilik eğitiminin yaygınlaşması, gemi inşası ve bakım onarım altyapılarının kurulması gibi sektörel gelişmeler, deniz sigortacılığının yalnızca hukuki değil, aynı zamanda ekonomik temellerini de güçlendirmiştir.

1956 yılında kabul edilen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, deniz sigortalarını özel olarak düzenlemiş, bu sigorta türünü “zarar sigortaları” kapsamında detaylı biçimde ele

almıştır. Bu dönemde denizcilik sektöründe yaşanan büyüme, özellikle liman işletmeciliği, deniz taşımacılığı ve gemi inşası gibi alanlarda özel teşebbüsün artması, sigorta faaliyetlerinin de çeşitlenmesini beraberinde getirmiştir. 1956 tarihli kanun, dönemin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte olmakla birlikte, zamanla gelişen uluslararası ticaret dinamikleri ve Avrupa Birliği normları karşısında yenilenme gerekliliğini doğurmuştur. Türkiye'nin dış ticaretteki payının artması ve taşımacılık sektöründe uluslararası aktörlerle entegrasyon çabaları, sigorta hukukunun da evrensel standartlara uyum sağlamasını zorunlu kılmıştır.

Bu doğrultuda 2011 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, deniz sigortalarına ilişkin doğrudan düzenlemelere yer vermemiş, bunun yerine tüm sigorta faaliyetlerini genel hükümler altında toplamıştır. Bu tercih, deniz sigortalarının da “zarar sigortaları” çerçevesinde değerlendirilmesine neden olmuş, ancak uygulamada bazı tartışmaları beraberinde getirmiştir. Zira deniz sigortacılığı, kara sigortalarına kıyasla çok daha farklı risk türlerine, sözleşme ilişkilerine ve taraflar arasındaki pazarlık güçlerine sahiptir. Ayrıca bu alan, uluslararası hukukla sıkı sıkıya bağlıdır ve uygulamada uluslararası sigorta kuruluşlarının hazırladığı şartnamelere göre işlem yapılmaktadır. Bu durum, Türk mevzuatında deniz sigortacılığına özgü hükümler bulunmamasını eleştiri konusu hâline getirmiştir.

Bununla birlikte, günümüzde deniz sigortacılığı hem özel sektörün gelişimi hem de devletin düzenleyici rolü açısından oldukça ileri bir noktaya taşınmıştır. Sigorta şirketlerinin büyüyen taşımacılık hacmine uygun ürünler sunması, özellikle dış ticaretle uğraşan işletmelerin risklerini azaltma imkânı bulmaları, sektörün ekonomik büyümeye katkısını artırmıştır. Hukuki düzenlemeler ise sigortacılığı yalnızca özel hukuk ilişkisi olarak görmekten çıkarmış, kamu yararını da gözetten bir yapıya büründürmüştür. Bu bağlamda devletin gözetim ve denetim fonksiyonunu etkin şekilde kullanması, sektördeki güvenin oluşmasını sağlamıştır.

Sigorta hukukunun evriminde dikkat çeken bir başka husus, sözleşme serbestisinin deniz sigortacılığına uygulanabilirliği konusundaki yaklaşımdır. Deniz sigortaları, tarafların teknik bilgisi yüksek olduğu ve eşit pazarlık gücüne sahip olduğu varsayımıyla genellikle nispeten daha az emredici kurallara tabi olmuştur. Bu yaklaşım, Türk Ticaret Kanunu'nun yeni yapısında da kendisini göstermiş, zarar sigortaları içerisindeki genel hükümlerle yetinilmiştir. Ancak bu tutum hem uygulayıcılar hem de akademisyenler nezdinde eleştirilmiştir. Çünkü deniz sigortacılığı, yalnızca taraflar arasındaki özel ilişkiyi değil, ulusal taşımacılık güvenliğini, ticaret politikalarını ve ekonomik istikrarı da doğrudan etkileyen bir

alandır. Bu sebeple, özel hükümlerle desteklenmesi ve daha açık normlar ile düzenlenmesi gerektiği yönünde ciddi bir bilimsel görüş birliği oluşmuştur.

Günümüzde Türk deniz sigortacılığı sektörünün karşılaştığı en önemli sorunlardan biri, uluslararası normlara uyum meselesidir. Zira deniz sigortası poliçeleri, büyük ölçüde Londra Sigorta Piyasası'nın hazırladığı Institute Clauses (Enstitü Klostları) temel alınarak düzenlenmektedir. Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketleri de bu standarda uygun sözleşmeler hazırlamakta, ancak çoğu zaman yerel hukukun bu klostları nasıl değerlendireceği konusunda tereddütler yaşanmaktadır. Bu noktada kanun koyucunun, deniz sigortalarının uygulama esaslarını belirleyecek teknik düzenlemeler yapmaktan bilinçli olarak kaçındığı görülmektedir. Bunun arkasında yatan nedenlerden biri, uygulamada sözleşme özgürlüğüne büyük oranda alan tanınmasının, denizcilik sektörünün dinamikleriyle uyumlu olduğunun düşünülmesidir. Ancak bu özgürlük alanının sınırlarının çizilmemesi, zaman zaman yargı kararlarında tutarsızlıklara yol açmaktadır.

Ayrıca Türkiye'nin deniz ticareti hacmindeki artış, sigorta sektörünün bu talebe cevap verebilmesini de zorunlu kılmaktadır. Modern gemilerin değeri, taşıdıkları yüklerin çeşitliliği ve rotaların küreselleşmesi, sigorta primlerinin hesaplanmasından risk analizine kadar birçok konuda uzmanlaşma gerektirmektedir. Bu bağlamda hukukçuların ve sigorta uzmanlarının aynı düzlemde hareket etmesi, ortak kavramlar etrafında buluşması gerekmektedir. Hukuk eğitiminin bu bağlamda deniz sigortacılığına özel modüller içermesi, sigorta sektöründe görev yapan kişilerin temel hukuk bilgisine sahip olması, sektörün gelişimi açısından büyük önem arz etmektedir.

Tüm bu tarihsel ve hukuki çerçeve içerisinde değerlendirildiğinde, deniz sigortacılığı alanında Türkiye'nin önemli bir evrim geçirdiği açıkça görülmektedir. Osmanlı'dan devralınan kısıtlı ve dağınık yapı, Cumhuriyet dönemiyle birlikte sistematik bir düzene kavuşmuş, özellikle 1956 ve 2011 reformları ile bu alanda önemli bir kurumsal ilerleme sağlanmıştır. Ancak bugünkü hukuk sistemimizde deniz sigortalarına özgü normların eksikliği, uygulamada bazı belirsizliklerin doğmasına sebep olmaktadır. Yüksek ticaret hacmi, karmaşık taşıma zincirleri ve teknolojik gelişmeler karşısında, yalnızca genel zarar sigortası hükümleri ile bu alanın düzenlenmeye çalışılması, sigorta sözleşmelerinin hem uygulanabilirliğini hem de yorumlanabilirliğini zorlaştırmaktadır.

Bu nedenle gelecekte deniz sigortalarına özgü normatif bir çerçevenin oluşturulması hem hukuki güvenliğin sağlanması hem de sektörün gelişiminin desteklenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çerçeve, uluslararası sözleşmelerle uyumlu olacak şekilde tasarlanmalı, aynı zamanda Türk ticaret geleneğiyle de çelişmemelidir. Özellikle deniz

sigortacılığında tarafların teknik uzmanlık düzeyi, sözleşme ilişkilerinin uluslararası niteliği ve zarar hesaplama yöntemleri göz önünde bulundurularak, mevcut sistemin emredici değil yönlendirici hükümler içeren esnek ama kapsamlı bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Bunun yanı sıra, devletin deniz sigortaları alanındaki düzenleyici fonksiyonunun güçlendirilmesi, sigorta denetiminin şeffaf ve etkin biçimde sürdürülmesi de bir başka gerekliliktir. Sigorta sözleşmelerinin kayıt altına alınması, deniz kazaları sonrası tazminat süreçlerinin hızlandırılması ve uluslararası arabuluculuk mekanizmalarına entegre olunması gibi uygulamalar, hem hukuk sisteminin işleyişine katkı sunacak hem de ticari güven ortamını pekiştirecektir. Ayrıca Türk deniz sigortacılığı sektörünün kurumsal hafızasını oluşturan belgelerin, arşivlerin ve yargı kararlarının erişilebilir hâle getirilmesi de akademik çalışmaların zenginleşmesi açısından elzemdir. Eğitim kurumlarının özellikle hukuk ve sigortacılık fakültelerinin, bu alandaki öğretim programlarını güncellemeleri; deniz ticaret hukuku, taşıma hukuku ve sigorta hukuku gibi disiplinler arası geçişkenliği sağlayarak stratejik bir yatırım olarak değerlendirilebilir. Bu şekilde hem sektörde uzmanlaşmış hukukçuların yetişmesi sağlanacak hem de gelecekte karşılaşılabilecek hukuki sorunların önleyici tedbirlerle çözülmesi mümkün olacaktır.

Sonuç olarak, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ve günümüze kadar uzanan deniz sigortacılığı serüveni, yalnızca bir hukuk dalının gelişimi olarak değil, aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası ticaret sistemine entegrasyon sürecinin de bir yansımasıdır. Sigorta hukuku özelinde yapılan reformlar, yalnızca hukuk metinlerinin değişmesiyle sınırlı kalmayıp, uygulama, eğitim, kurumsal yapı ve toplumsal güven unsurlarını da içermektedir. Bu nedenle deniz sigortacılığının gelişimi çok boyutlu bir süreç olarak ele alınmalı, gelecekte atılacak adımlar da bu bütünsellik içerisinde değerlendirilmelidir.

Bu tarihsel süreç, günümüzde deniz sigortacılığına dair uygulamaların sadece teknik değil, aynı zamanda hukuki ve ekonomik boyutlarda ele alınması gerektiğini açıkça göstermektedir. Özellikle deniz sigortalarının uluslararası ticaretin ayrılmaz bir parçası hâline geldiği düşünüldüğünde, Türkiye'nin bu alanda uluslararası standartlara uygun, dinamik ve esnek bir düzenlemeye sahip olması elzemdir. Osmanlı'dan bugüne miras kalan denizcilik geleneği ve hukuki altyapı, bu gelişimin temel taşlarını oluşturmaktadır. Bu mirası çağın gereklerine uygun biçimde sürdürebilmek hem ekonomik kalkınma hem de hukuki güvenliğin sağlanması açısından stratejik bir önem taşımaktadır.

Türkiye'nin jeopolitik konumu, artan dış ticaret hacmi ve stratejik limanları dikkate alındığında, deniz sigortacılığına yönelik özel düzenlemelerin yapılması bir tercih değil, bir zorunluluk hâline gelmiştir. Uluslararası alanda rekabet edebilmek, yabancı yatırımcıların

güvenini kazanmak ve sektörel istikrarı sağlamak için bu alandaki mevzuat eksiklikleri giderilmeli, uygulama birliği sağlanmalıdır. Ayrıca bu süreçte sadece hukuki düzenlemelerle yetinilmeyip, sektör paydaşlarıyla sürekli istişare içinde olunmalı ve değişen ticaret ortamına hızla uyum sağlayan dinamik bir yapı kurulmalıdır. Ancak bu şekilde deniz sigortacılığı, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına katkı sunmaya devam edebilecektir.

Bu çalışma, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde meydana gelen deniz kazaları neticesinde zorunluluk arzına dayalı olarak gelişen deniz sigortacılığının arşiv vesikaları ışığında tarihsel ve ekonomik evrimini ortaya koyarken, mevcut küresel deniz ticareti dinamiklerinden de örnekler sunmaktadır. Arşiv incelemesi, Literatür taraması ve doküman analizi neticesinde elde edilen bulgular, deniz sigortacılığı uygulamalarının, sürekli değişen finansal, teknolojik ve uluslararası düzenlemeler ışığında ne kadar dinamik bir yapıya kavuştuğunu göstermektedir.

## KAYNAKÇA

### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Osmanlı Dönemi Arşiv Vesikaları**

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) AE. SABH-I – 204 / 13589.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) HRMKT – 69 / 94.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) HR. SFR - (3) – 93 / 41.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) HAT – 115 / 4604.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) CML – 343 / 14112.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) HR. MKT - 567 / 86.2.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) C. İKTS – 9 / 401
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) A. DVN - 7 / 9.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) A. MKT. UM - 120 / 42.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA) A. MKT . UM - 536 / 53.

### **Temel Kaynaklar**

- Ak, G. (2016). Osmanlı-Türk denizcilik tarihinde reform çabaları ve ‘Müşavir Paşa’ Adolphus Slade. *Amme İdaresi Dergisi*, 49(4), 117-140.
- Aktar, A. (2006). *Türk Milliyetçiliği, Gayrimüslimler ve Ekonomik Dönüşüm*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Akten, N. (2006). Shipping accidents: a serious threat for marine environment. *Journal of Black Sea/Mediterranean Environment*, 12(3), 269-304.
- Alhan, Y. (2024). Türk Hukukunda Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Rizikonun Gerçekleşme Anının Tespiti. *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 29(50), 423.
- Altınbaş, M. (2019). 19. yüzyıl Osmanlı hukukunda sigorta sözleşmelerine ilişkin yapılan düzenlemeler. *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 27-43.
- Avcı, M. (2000). Sigortanın Osmanlı hukukuna girişi. *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8(1), 267-290.
- Aydın, Y. A. (2007). *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Barkan, Ö. L. (1943). *Kanunlar*. İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Bensaude, M. (1902). *Le droit international public de la mer: étude historique*. Paris: A. Rousseau.
- Beyoğlu, C. Ü. (2023). Anayasalcılık Düşüncesi Bağlamında Medine Vesikası. *İlahiyat Tetkikleri Dergisi*, (60), 121-133.

- Bostan, İ. (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Bostan, İ. (1994). Osmanlı bahriyesinin modernleşmesinde yabancı uzmanların rolü (1785-1819). *Tarih Dergisi*, (35), 177-192.
- Bostan, İ. (2003). *Kürekli ve yelkenli Osmanlı gemileri*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Bostan, İ. (2008). *Beylikten imparatorluğa Osmanlı denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Bostan, İ. (2009). *Osmanlı denizciliği*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Bostan, İ. ve Özbaran, S. (Ed.). (2009). *Başlangıçtan XVII. yüzyılın sonuna kadar Türk denizcilik tarihi 1*. İstanbul: Boyut Yayıncılık.
- Braduel, F. (1972). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*. California: University of California Press.
- Casson, L. (2002). *Ships and Seamanship in the ancient world*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Ceylan, F. E. (2023). XV. ve XVI. yüzyıllarda Ming-Osmanlı denizciliği üzerine bir inceleme. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 1195-1238.
- Çapar, O. (2020). Osmanlı Devleti ve Fransa'da sigortacılığın gelişimi hakkında karşılaştırmalı bir analiz. *Turkish Studies*, 15(2), 443-458. <https://dx.doi.org/10.29228/TurkishStudies.42929>.
- Çetinsaya, G. (2024). *Osmanlı İmparatorluğu yeni bir tarih*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Çelebi, E. (1983). *Seyahatname* (Vol. 506). ares.
- Çırpan, M. (2020). Osmanlı Devleti'nde gemi tipleri ve gemi kazaları ile ilgili değerlendirmeler. *Gıdb Dergi*, (19), 41-58.
- Çulcu, M. (1994). *Marjinal tarih tezleri*. İstanbul: Erciyaş Yayınları.
- Düstur, Tertip 1, Cilt 1, s: 476, no: 92, Matbaa-i Amire, 1872
- Dülger, H. (2006). Deniz Gücü ve Gelişim Süreci. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 2(1), 22–27.
- Düzcü, L. (2013). Osmanlıların sanayi çağına adım atışına denizcilikten bir örnek: Buharlı gemiye geçişte başlıca parametreler (1828-1856). *History Studies*, 5(1), 113-127.
- Ekin, C. (2013). Küresel Hegemonya Mücadelesi Açısından Deniz Yetki Alanları: Örnek Olay Doğu Akdeniz, Başeren, Sertaç Hami (Der.), *Doğu Akdeniz'de Hukuk ve Siyaset*, A.Ü. SBF Yayınları, Ankara, s. 87-123.
- Ekinci, İ. (2013). Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 81-94.
- Eldem, E. (1999). *Osmanlı bankası tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Erickson, E. J. (2003). *Defeat in detail: the Ottoman army in the Balkans, 1912-1912*. Greenwood.
- Ertekin, E. (2011). “Akdeniz dünyasının bilinen ilk denizcilik kanunu: Rodos avarya kanunu, antik çağda doğu Akdeniz’de deniz ticareti ve Uluburun gemisi”, *III. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, Nisan 7-8.
- Fidannaz, P. (2017). İmparatorluğa geçiş sürecinde Osmanlı denizciliği. *Journal of International Social Research*, 10(50), 215-222.
- Fusaro, M. (2011). Politics of Trade: Networks and Agency in the Early Modern Mediterranean. *The Economic History Review*, 64(1), 220–240.
- Genç, M. (2014). *Osmanlı İmparatorluğu’nda devlet ve ekonomi*. İstanbul: Ötüken.
- Gençoğlu, M. (2015). Batı bilgi ve teknolojisinin Osmanlı bahriyesine aktarımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34(58), 603-628.
- Goffman, D. (2002). *The Ottoman empire and early modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Greene, M. (2002). Beyond the northern invasion: the Mediterranean in the seventeenth century. *The Past and Present Society*, 174, 42-71.
- Greene, M. (2002b). *The Edinburgh history of the Greeks, 1453 to 1768*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Gülenç, A. (2009). *Denizcilikte buhar dönemi ve Osmanlı donanması*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Gümüş, Ş. Ö. (2012). Osmanlı deniz ticaretinde hukuki bir sorun: kaza yapan geminin malları. *Folklor/Edebiyat*, 18(71), 113-126.
- Gürdeniz, C. (2020). *Mavi Vatan’ın güney cephesi Doğu Akdeniz*. Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Hodges, S. (1996). *Law of Marine Insurance*. London: Cavendish Publishing.
- Imber, C. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu 1300-1650*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- İlağa, H. (1992). *Denizcilik sigortalari*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- İnalcık, H. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300–1600)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İnalcık, H. (2000). *The Ottoman empire: the classical age 1300-1600*. Phoenix Press.
- İnalcık, H. (2012) *Kanunnameler, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi C. 24, TDV Yayınları*, Ankara 334-337.

- İnan, M. (2016). *XVI. yüzyıl Osmanlı deniz savaşlarının anatomisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ordu.
- Kahya, F. (2007). *Osmanlı Devleti'nde sigortacılığın ortaya çıkışı ve gelişimi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kamilçelebi, H. (2012). Osmanlı Devleti'nde sigortacılığa yönelik dini yaklaşım. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 4(1), 105-114.
- Karaman, H. (2018). *İslam'ın Işığında Günün Meseleleri*. İstanbul: İz Yayıncılık.
- Kazgan, H. (2005). *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*. Ankara: Roma Yayınları.
- Keleş, H., Şahin, M., Aktaş, Ö., ve Erol, N. (2013). Tarih öğretmen adaylarının Türk denizcilik tarihi ile ilgili olayların önemine ilişkin düşünceleri. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 21(4), 1575-1592.
- Kenanoğlu, M. M. (2005). Osmanlı kanunnameleri neşriyatı üzerine bir tahlil. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 3(5), 141-186.
- Kızılkapan, T. (2010). *Kıyı alanlarında gemi emniyet yönetimi ve deniz kazaları analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kocaoğlu, B. (2019). Osmanlı Devleti'nde gemi kazaları ve devletin kazalara müdahale usulleri (1763-1856). *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5(2), 186-202.
- Koçak, H. (2014). *T.C. ulaştırma, denizcilik ve haberleşme bakanlığı deniz ve iç sular genel müdürlüğü ana arama kurtarma koordinasyon merkezinin 01.01. 2001 ile 31.12. 2012 tarihleri arasındaki deniz kaza/olay raporları ile tıbbi tahliye raporlarının değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Koluman, A. (Ed.). (2002). *Dünya'da su sorunları ve stratejileri*. İstanbul: Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları.
- Kurul, E. (2014). RHODOS'LULARIN DENİZCİLİK YASASI: ΝΟΜΟΣ 'ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ. *Cedrus*, 2, 527-549.
- Kurtaran, U. (2012). Osmanlı seferlerinde organizasyon ve lojistik. *Turkish Studies-International Periodical for The Languages, Literature and history of Turkish or Turkic*, 7(4), 2269-2286.
- Kürekli, R. (2010). Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e açılması ile yaşanan sosyo-ekonomik dönüşüm: Hayfa kazası örneği, *History Studies*, 2(3), 245-269.

- Mahan, A. T. (1890). *The interest of America in sea power 1660-1783*. Boston: Little Brown and Company.
- Neal, L. And Williamson, J. G. (2014). *The Cambridge history of capitalism: Volume 1, the rise of capitalism: from ancient origins to 1848*. UK: Cambridge University Press.
- Öner, M. H. (2021). Türkiye’de katılım sigortacılığı ve gelişimi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (58), 35-58.
- Özdaş, H. ve Kızıldağ, N. (2024). Türkiye’nin güneybatı kıyılarında bulunan Osmanlı dönemi batıkları ve Osmanlı denizciliği. *TINA Denizcilik Arkeolojisi Dergisi*, 22, 2-28.
- Özdemir, H. (2012). *Tarihte deniz gücü ve teknoloji*. Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- Özdemir, Ş. (2006). Osmanlı denizciliğinde gemi kazaları ve dalışlar. *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, 19(19), 365-380.
- Özger, Y. (2018). Geç Osmanlı döneminde kurulan bir sosyal güvenlik şirketi: İttihad-ı Milli Sigorta, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, 11(2), 656-680.
- Özveren, Y. E. (1994). *Doğu Akdeniz’de liman kentleri*. İstanbul: Tarih Yurt Yayınları.
- Paine, L. (2023). *Deniz ve uygarlık dünya denizcilik tarihi*. (N. Elhüseyni, Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Park, J. A. (1991). *A System of the Law of Marine Insurances* (Reprint Edition). New Jersey: Rothman & Co.
- Pearson, R., Daudi, F., Kocher, E. and Musterle, C. (2023). Economic and environmental conditions for the diffusion of insurance in three non-Euro-American regions during the nineteenth and twentieth centuries. *Asia-Pacific Journal of Risk and Insurance*, 17(2), 189-213. <https://doi.org/10.1515/apjri-2022-0045>.
- Quataert, D. (1993). *Ottoman Manufacturing in the age of the industrial revolution*. UK: Cambridge University Press.
- Quataert, D. (2020). *Sanayi devrimi çağında Osmanlı imalat sektörü*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Riello, G., and Roy, T. (Ed.) (2009). *How India clothed the World: The World of South Asian textiles, 1500-1850*. Boston: Brill.
- Rispler-chaim, V. (1991). Insurance and semi-insurance transactions in Islamic history until the 19th century. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 34(2), 142-158.
- Roover, R. (1945). Early examples of marine insurance. *Journal of Economic History*, 5(2), 172–200.

- Royal, J. G., and McManamon, J. M. (2010). At the transition from late Medieval to early modern: the archaeology of three wrecks from Turkey. *International Journal of Nautical Archaeology*, 39(2), 327-344.
- Salahov, K. (2023). Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz jeopolitiğinde Doğu Akdeniz. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 10(5), 1831-1884.
- Sarıteke, İ. (2019). Development of insurance law in Ottoman Empire. *Route Educational and Social Science Journal*, 6(11), 868-878.
- Sevinç, T. (2010). 1695 ve 1696 Avusturya seferlerinde organizasyon ve lojistik. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Slade, A. (1830). *Records of travel in Turkey, Greece, &c. and of a Cruise in the Black Sea, with the Captain Pasha, int he years 1829, 1830 and 1831*. London: Saunders and Otley.
- Şafakcı, H. (2013). *Bozkır'da Madencilik (1776-1839)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Şimşek, F. (2019). Taşra tersanelerinde gemi yapımı ve mütesellimlerin gemi inşa faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl). *Mediterranean Journal of Humanities*, IX(2), 465-473. DOI: 10.12114/MJH.2019.502.
- Tabakoğlu, A. (2008). *Türkiye iktisadi tarihi*. 8. Baskı, İstanbul: Dergah Yayınları.
- Taş. A. E. (2020). *Cezayir-i Garb vilayeti'nin kuruluşu meselesi ve ilk Cezayir beylerbeyileri*, 5(2), 250-284.
- Taşbaş, E. (2021). Akdeniz köle ticaret güzergahında bir durak: Rodos adası, *Belgi*, 21(1), 483-499. DOI:10.33431/belgi.825671.
- Topbay, A. ve Taşkın, E. (2023). Savunma sanayi uygulamalarının ve harcamalarının savunma performansına etkisi: Türkiye örneği. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*, (12), 62-77.
- Uluğ Cicim, İ. (2023). Tarihsel gelişim süreci bağlamında deniz sigortacılığı. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(86), 758-769.
- Unger, R. W. (2013). 5. the technology and teaching of shipbuilding, 1300-1800. In *Technology, skills and the pre-modern economy in the East and the West*. (Prak, M. and Zanden, J. L. v. (Ed.). (pp. 161-204). Brill.
- Uralcan, G. Ş. (2014). Sigorta sektöründe rigor mortis (ölüm katiliği) ve değişim faaliyetlerinin analizi. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 3(5), 21-41.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1948). *Merkez ve bahriye teşkilatı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı Devleti'nin merkez ve bahriye teşkilatı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Üstüner, A. (2019). 1770 Çeşme Vakasında Batıklar Meselesi. *History Studies (1309-4688)*, 11(6).
- Volkov, I. M. (2021). *Hammurabi Kanunları*. İstanbul: Dorlion Yayınları.
- Yorulmaz, M. (2009). *Deniz taşımacılığı ve deniz sigortaları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Zorlu, T. (2007). Osmanlı teknoloji tarihinden bir kesit: Gemi indirme yöntemleri. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 9(1), 89-99.
- Zorlu, T. (2019). *Innovation and empire in Turkey: Sultan Selim III and the modernization of the Ottoman navy*. I.B. Tauris.

### İnternet Kaynakları

- <https://www.denizcilikbilgileri.com/gemi-tahrik-yontemleri/> (erşim tarihi: 17.07.2025).
- Aktepe, M. M. (1993). Çeşme Vak'ası, *TDV İslâm Ansiklopedisi*. 9 Mayıs 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/cesme-vakasi> adresinden erişildi, 288-289.
- Bostan, İ. (2000). İnebahtı Deniz Savaşı, *TDV İslâm Ansiklopedisi*. İslam Ansiklopedisi. 9 Mayıs 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/inebahti-deniz-savasi> adresinden erişildi, 287- 289.
- Bostan, İ. (2014). XV. ve XVI. yüzyıllarda Osmanlı deniz politikası. [http://www.isav.org.tr/img/20140116\\_\\_85870624.pdf](http://www.isav.org.tr/img/20140116__85870624.pdf) (erişim tarihi: 14.05.2025).
- EFEMERA Sigorta Poliçesi, Osmanlı Dönemi 1845-Çok Nadir-Anglo-Greca Deniz Sigorta Poliçesi-Malta-Mısır-İskenderiye Gönderisi, M. Vekilleri İmzalı, <https://www.modamuzayede.com/urun/7873723/efemera-sigorta-policesi-osmanli-donemi-1845-cok-nadir-anglo-greca-deniz-sigorta>, Erişim Tarihi: 17.06.2024.
- Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.). 7 Mayıs 2020 tarihinde [https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik\\_id=480&dil=1](https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=480&dil=1) adresinden erişildi.

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

|             |             |
|-------------|-------------|
| Soyadı, Adı | Vasfi ASLAN |
|-------------|-------------|

| Eğitim Derecesi | Okul/Program                                           | Mezuniyet Yılı |
|-----------------|--------------------------------------------------------|----------------|
| Ön Lisans       | Atatürk Üniversitesi, Adalet Programı                  | 29.07.2018     |
| Lisans          | Anadolu Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Kamu Yönetimi | 09.07.2020     |

| İş Deneyimi, Yıl      | Çalıştığı Yer        | Görev |
|-----------------------|----------------------|-------|
| 11 Yıl - Devam Ediyor | Akdeniz Üniversitesi | Memur |
|                       |                      |       |