

SİGORTANIN TARİHÇESİ ve GERİ KALMIŞLIĞIMIZIN SEBEPLERİ

Prof. Dr. Haydar ARSEVEN *

Sağlam bir garp kültürü, derine giden bir şark san'at ve kültürü ile yoğrulmuş olan, gerçek anlamda âlim ve muallim Prof. Dr. Sabri Ülgener'in bir meslektaşı ve özellikle bir dostu olarak anısına bir yazı kaleme almak durumunda olduğumdan, hem kıvanç, hem de sıkıntı duydum. Sıkıntım nesli tükenmek üzere olan bu gerçek âlime yaraşır bir araştırma yapmanın güçlüğünden kaynaklanıyordu. Fuzulinin sözlerini biraz değiştirerek benimsediğim takdirde, halime tercüman olacağını ümit ederim.

«Müşkil işe düşmüşem medet kıl
Dost aşkı ile dërdimi red kıl
Haleyleyigör bu müşkilâtı
Kem etme kulundan iltifatı»

dedim ve malesef istediğim değil, zamanın elverdiği nisbette bugün mümkün olanı kaleme aldım. İnşallah layık olanını ilerde yazmak mümkün olur.

Giriş:

Modern manada sigorta Avrupada 13. asırdan itibaren başladığı halde bizde ancak 1864 tarihli ticareti bahriye kanununda sade-

* İ.Ü Hukuk Fakültesi Emekli öğretim üyesi.

ce deniz sigortaları olarak yer almıştır. Bu kanun da 1808 tarihli Napolyon kanununa dayanmaktadır. O kanun ise 1681 tarihli «Ordonnance de la Marine» adlı mevzuata dayalıdır. Bu on kanun ise orta zamanlardan gelen âdetlerin sistemleştirilmesinden doğmuştur. 1864 tarihli kanunda sadece deniz sigortaları yer almakla beraber, sigortacılık o tarihte Osmanlı İmparatorluğunda uygulanan bir müessese değildir. Ancak 1870 tarihli Beyoğlu yangınından sonra, ekserisi yabancı olan halk arasında ve bunların ihtiyacını gidermek gayesi ile Northern sigorta şirketi kurulmuş ve bunu Sun, North British şirketleri ve 1878 de de La Foncière adlı Fransız şirketi takip etmiştir. Bu şirketler kapitülasyonların etkisi ile yabancı memleketlerdeki yabancı bir şirket şeklinde çalışmışlardır. Hiç bir kontrole tabi değillerdir. Türkiye’de tescil edilmez ve Türkiyede vergi ödemezlerdi. Yaptıkları sigorta poliçeleri kendi dillerindedir, genellikle Fransızca ve İngilizcedir. Anlaşmazlık halinde kendi memleketlerindeki kaza mercileri yetkilidir. Osmanlı murakabesi ve mevzuatı dışında çalışan sigorta şirketleri sigorta tekniği dışında rekabete başlamışlardır. Bir taraftan murakabe yokluğu, diğer taraftan sigorta tekniği dışında çalışma ve kasıtlı yangınların bütün bir mahalle ve semtteki ahşap evlerin tümünü yakması ve bu arada ekspertiz yolsuzlukları şirketleri sigorta bedellerini ödemekten âciz duruma düşürmüştür. Ciddi şirketler dahi tazminat ödemede zorluk çıkarmaya, en küçük şüphe halinde mukaveleleri bozmaya başladılar. Bir emniyet mukavelesi olan sigortacılık itimat unsurunu kaybetmiye, bir keşmekeş içine düşmeye başlamıştır. Kanun düzeni, murakabe düzeni olmadığından sigorta şirketleri kendi aralarında bir düzen kurmayı tasarladılar ve 1893 yılında Osmanlı Umum sigorta şirketinin (sadece adı Osmanlıdır) öncülüğü ile 1898 yılında bir sigortacılar sendikası (bir tür dernek) kurdular ve kendilerine bir düzen vermeye, müşterek kurallara bağlanmaya başladılar. Eski tulumbacı teşkilatının başı boşluğu, yetersizliği sebebi ile kamu etfaiyesinin düzenine yardımcı olmaya, bunun yanında özel etfaiye teşkilatı kurmaya çalışmış ve önemli bir kararla genel şartlarını birleştirmek ve bunların uygulanmasını denetlemek için bir hey’et kurmuşlardır. Ona rağmen olumlu bir sonuca varılmış değildir. Her ne kadar sigortacılıkta bir yıllık istatistik bir fikir vermekten uzaksa da, sık sık görülen ve her defasında ahşap evlerden kurulu bütün mahalleyi yok eden, yağmacılığa zemin hazırlayan kundakçılık, kasıtlı yangın çıkarmalar, üç ayağı, beş yukarı bu istatistik vericisi genelleştirmeye elverişlidir.

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

1911 yılında sigorta şirketlerinin aldığı prim 120.000 altın, ödediği prim 450.000 altındır. Bugünkü değerle 8.000.000.000 TL., prim almış 30.000.000.000 TL., tazminat ödemiştir.

Osmanlı İmparatorluğunda sigorta konusu ile ilgili 1906 kanundan sonra çıkarılan 1330 tarihli «ecnebi (yabancı) anonim ve sermayesi eshama munkasem (pay senetlerine bölünmüş) şirketlerle ecnebi sigorta şirketleri» hakkındaki kanun, yabancı şirketleri tescile tabi tutmuş ve 1915 tarihli bir kanunla da primler üzerinden küçük bir vergi alınmaya başlanmıştır.

Ondan sonra Cumhuriyet devri gelir ki Türk sigortacılığı mura-kabe ve mukavele (Türk Ticaret kanunu 5. kitabı) kanunu ile modern anlamda nizamlanmıştır. İncelemimizin konusu sigortanın tarihçesi ve bu konuda geri kalmışlığımızın nedenidir.

1 — İnsanları sigortaya götüren nedenler :

Dünyada her varlık bir tehlike ile karşı karşıyadır. Biz âlemdeki değişikliklerin bazılarını tehlike diyoruz. Aslında bunların hepsi bir değişikliktir, doğa devamlı değişikliklerden ibarettir. Doğa devamlı harekettir, her hareket de bir değişikliktir. Bugünkü ilmî verilere göre âlemlerin meydana gelmesi bir patlama ile başlamış, patlamaya kim neden olmuş belli değil, bu insan aklının ötesinde bir şey. İlk patlama sonucu alemde bir gaz meydana gelmiş, bu gaz yoğunlaşarak zamanla katı cisimleri, güneş sistemlerini meydana getirmiş ve bu sistemler zaman içinde değişmiş, kaybolmuş, yeniden doğmuştur. Heraklit devamlı hareket ve değişikliği herkesin anlayacağı şekilde şöyle ifade etmiştir: Değişiklik ve hareket o kadar devamlıdır ki, aynı nehirde aynı şahıs iki defa yıkanamaz. O nehir dünkü nehir değildir, siz dünkü insan değilsiniz. Din kitapları da, değişik şekilde aynı sonuca varır. Ancak bu alemleri yaratan ebedi ve ezeli varlık Allah'tır. O, ol demiş dünya olmuş, insan sudan ve topraktan, yani çamurdan yaratılmıştır. İlk patlama ile «ol» emri arasında benzerlik vardır.

Bu devamlı değişiklik sosyal ve ekonomik hayatta, bizim görüşümüze göre bir zararlı sonuç doğuruyorsa biz buna tehlike diyoruz. Nehir taşar, ev ve ekin sahalarını kaplarsa bir tehlikedir, insan hastalanır, yaşlanır çalışamazsa bir tehlikedir, ev yanar, yağmur

yağmaz veya dolu yağarsa, kuralık olursa bir tehlikedir, harp olur, isyan olur, can ve mahsul zarar görürse bir tehlikedir.

İnsan, onun sosyal ve ekonomik sahası, devamlı tehlikelerle karşı karşıyadır. Bu tehlikeler doğal tehlike veya sosyal tehlikeler olur. İnsanlar kendilerini bu tehlikelere karşı korumak isterler. Bu da iki yoldan olur. Ya tehlikeler, yani geniş anlamdaki değişiklikleri önleyeceksiniz, yahut da bunların meydana getirdiği zararları taşınır hale getireceksiniz. Doğa devamlı değişiklik ve hareket üzerine kurulduğundan bu değişiklik ve tehlikeleri önlemek imkânı yoktur. İnsan ihtiyarlar, insan ölür, zelzele olur, gemi batar. Tehlikeleri önleme ancak çok sınırlı hallerde mümkündür. O halde tehlikeleri fertler bakımından en az yıkıcı hale getirmek gerekir.

Tecrübeler insanlara şunu öğretmiştir. Tehlikelerin kime geleceğinin, kime zarar vereceğinin evvelden kestirilmesi olanaksızdır. Kimin gemisi batacaktır, kim iflas edecektir, kiminin evi yanacaktır, kim hastalanacaktır, zelzele hangi evleri yıkacak, dolu hangi tarlaya düşecek ve hangi mevsimde yağacaktır. Gene tecrübe bize göstermiştir ki, bir defa bu tehlike meydana gelirse, çok zaman ona maruz kalan şahsı, altından kalkılmaz zarara uğratar. Bugün büyük bir gemi milyarlarca değerdedir. Genellikle bunların en büyük kısmı kredi ile alınır. Batan gemi, sahibini, kredi vereni altından kalkılmaz zarara uğratar, Gene tecrübenin bize öğrettiği bir başka husus vardır. Tehlike, bu tehlikeye maruz kalan şahıslar arasında paylaşılır ise herkes için çekilir hale gelir.

Mesele 10.000 Türk gemisi her yıl denizlerde sefer yapar ve on yılın istatistiklerine göre bunların yılda 50 tanesi kazaya uğrarsa, bu elli kişinin zararı 10.000 gemi sahibi arasında paylaşılırsa gemi sahibi başma 10.000/50 zarar düşer, bu da ‰ 5 eder. Bu da her gemi sahibi için çekilebilir bir zarardır. İşte gözlem ve tecrübelerin bize öğrettiği hususlar bizi sigorta fikrine, sigorta uygulamasına götürmüştür. Bu da çok zaman almıştır. Batı orta zamanlarda başlamış, doğu 19. asırdan sonra bu yola girmeye çalışmıştır.

2 — İlk devirler :

İlk devirlerden maksat orta zamanlara gelinceye kadar ki devirlerdir. Bu devirlere ait elimizde çok az belge vardır. Olan belgeler bu günkü anlamda sigorta mukavelesi veya sigortacılık değil, riziko

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

paylaşmasının münferit şekilleridir. Bu bazen bir kanun ile, egemen gücün emri ile olmuştur, bazen de ilgili çevrelerin uygulaması ile olmuştur. Birinciye misal Hamurabi kanunudur. Bu büyük hükümdar 282 maddelik büyük kanununda bütün sosyal hayatı şaşılacak genişlikte nizamlamıştır. Bu kanun sonraki medeniyetlere örnek olmuştur. Bu kanun aslında eskiden mevcut kaidelerin bir kodifikasyonudur. Milattan 1800 yıl evvel mezopotamyada hüküm sürmüş olan bu şahsın devrinde karayolu ticareti kervanlarla yapılmakta idi. Yollar emin değildi, kervanlar hayvan ve yük olarak da büyük servetleri temsil ediyordu. Haydutların, soyguncuların saldırısına uğramak olağandı. Bu sebeple Hamurabi kanunu haydutların saldırısına uğrayan kervanların zararlarının bütün diğer kervanları aramada paylaşılmasını öngörmüştü. Bu, tehlike paylaşmasının kara taşımacılığındaki bir örneğidir.

Gene aynı kanunun 22-24. maddelerinde bir haydut veya sokak soyguncusunun tecavüzüne uğrayan şahıs, soyguncu yakalanmaz ve soyulan, Allahın huzurunda zararın bütün ayrıntılarını gösterir bir beyanda bulunursa, zararı, soygunun yapıldığı şehir, eyalet veya o yerin vali veya hâkimi tarafından tazmin edilir. Soygunda can zararı varsa can başına belirli bir tazminat ödenir. Hiç bir modern devlet bu ileri garantiyi verememiştir. Devletin fonksiyonunun, emniyet fonksiyonunun yerine getirememesinden doğan bir sorumluluk ve aynı zamanda kanundan ve kendiliğinden doğan bir kamu sigortası örneğidir (1).

Benzeri örneği deniz adetine dayanan bir deniz kuralı şeklinde eski yunan ve Romada, Roma kaynaklarından bize gelen deniz ödücü ve müşterek avaryada da görmek mümkündür. Bu ikinci kurala Roma hukukunda Rodos kaideleri denir.

Genellikle kabul edildiğine göre, akla yakın olarak, bu deniz kurallarını daha eski tarihlere, daha eski devletlere götürmek gerekir. Fenikeliler daha eski denizci, deniz ticaretçisi bir millettir. Herodotus bunu belirtmiştir. Yunan Yarım adası, Akdeniz, ve Ege sahilleri ile ticaretleri gelişmiştir, hatta denizci bir millet olan Kartacalılar da Fenikelilerin bir devamı olarak kabul edilir, bu deniz kaidelerinin onlardan kalması olasıdır. Bu kuralların daha eski medeniyetlere ve Babüle kadar gittiği de ileri sürülmektedir.

Deniz ödücü ve müşterek avanyalar yeni zamanlara kadar gelmiş, ikincisi milletlerarası kurallar şeklinde yaygın, birincisi önemli-

ni kaybetmiş olmakla beraber T. Ticaret Kanununda ve diğer bazı yabancı memleket kanunlarında yerini korumaktadır. Bunlardan birincisinde gemi ile yük almak için bir servet koyan finansör arasında bir ortaklık vardır. Gemi selâmetle varma limanına dönerse, sermaye veren şahıs yüksek bir prim alır, gemi yolculuğunu tamamlayamazsa alacağı düşer. Burada prim karşılığı sigortanın bir örneği görülür. İkincisinde ise yük ve gemi arasında müşterek tehlike karşısında bir ortaklık vardır, zarar paylaşılır. Hamurabi kanunu sigortaya örnek olarak bunlardan çok daha kapsamlı ve önemlidir.

Eski devirlerden elimize geçen metinlerden riziko paylaşmasını gösterenler bunlardır. Belki başkaları da vardır, fakat bizce bilinmemektedir. Bu arada Roma Hukukunda devletin teminat vermesi, rizikoyu garanti etmesi şartı ile esir taşınması yapmasını da bir tür sigorta sayanlar çıkmıştır.

3 — Orta zamanlar sonu ve yeni zamanlarda sigorta :

Ticaret bir taraftan uzak mesafelere gitmeyi, oralara mal götürüp, getirmeyi, diğer taraftan bu uzun yolları yapacak vasıtalara sahip olmayı gerektirir. Bu vasıtalar da kara yollarında kervanlar, denizde ise gemilerdir. Deniz taşıma gücü, rüzgarın itme gücü ve bunun masrafsız olması deniz yolu ile taşınmayı geliştirmişti. Birçok yerlere ise sadece deniz yolu ile ulaşılabilir. Orta zamanlardan çıktığı zaman, yani yeni zamanlara geçiş devrelerinde atılğan, maceracı tüccar tipi garpta yayılmıştır. Bu sebeptendir ki uzun yolculuğun akla, hayale gelmeyen tehlikelerini göze alan tüccar, gözü pek, başını ve malını tehlikelere atan, husumete (2) elverişli, hesap ve kataba yatkın şahıslar olmalıdır.

Şarkta ticaret defteri tutma orta zamanların başlangıcında vardır ve oldukça yaygındır, ancak sonraki devirlerde ve Osmanlı İmparatorluğunda küçük görülmüştür. Umera, ulema ve fukara üçlüsünün dışında tüccar, esnaf ve çiftçi sınıflarından bahsedilmemektedir (3). Ticaret ümera veya ülemâ ya dayanarak ve sığınarak yapılan bir iştir. Bu sebeptendir ki Osmanlı İmparatorluğunda ticaret hakir görülmüş ekalliyet ve musevilerin elinde kalmıştır (4).

Her ne kadar garpta da tüccar itibar görmemiş ise de, kendini kısa zamanda saydırmış, hatta başına buyruk bir kast meydana ge-

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

tirmiş, iyi ve kötü yanları ile kapitalist olmuştur. Bu sebeptir ki Hindistan müstemlekesini bir İngiliz şirketi kurmuş ve sonra bunu İngiltereye satmıştır.

İşte Avrupa da orta zamanların son yüzyıllarında Venedik, Cenova gibi İtalyan şehirleri, sonraları Portekiz, İspanya, Hollanda ve İngiltere bu maceracı tüccar tabakası ile dolmuş, ticaret filosu gelişmiş, uzakşark ve Amerika, Afrika ve Avustralyaya açılmış, müstemlekeler elde etmiş ve o yolla deniz ticareti ve ticaret gelişmiştir.

İlerde göreceğimiz gibi sigortalar atılğan deniz ticareti ile ortaya çıkmıştır. Deniz ticaretinin garpdaki gelişmesine karşı, şarkda bunun yayılmaması ve sigortanın ortaya çıkmamasının sebepleri Prof. Dr. Sabri Ülgener'in kitapları dışında pek incelenmiş değildir. Bunun islâm dini ile açıklamak bizce hiç mümkün değildir. Hazreti Muhammed kendisi ticaretten gelmiştir. Gerek Kuran, gerek Peygamberin hadisleri ticareti teşvik eder, över mahiyettedir. İslamiyetin başlangıcında müslüman tüccarlar Buharaya, Çine, Afrikamn içerlerine kadar yayılmışlar, müslüman san'atkârlar İtalyan şehirlerinde yerleşmiş ve çalışmışlardır. Avrupa da orta zamanlarda asilzadeler, ilim ve terbiye öğrenmek için, İspanya emevi saray ve müesseselerine gönderilmiştir. Papa orta zamanlarda latin rakkamları ile değil, arap rakkamları ile hesap yapmaya başlamıştır. 13. asra kadar islâm, ilim dünyasına her sahada büyük eserler kazandırmıştır. Yunan ve şark, Hint kaynakları, bir taassubun esiri olunmadan, incelenmiş, din, Allah, islam inancı dahi, Gazalide olduğu gibi, şüpheden kaynaklanan bir eleştiri sonucu sağlam inançlara yönelmiştir. İlim ile din, akıl ile iman tezat halinde değildir. Sonradan bu donanmanın, katılaşmanın, aklın ve atılğan ticaretin geri kalmasının sebepleri nereden kaynaklanmaktadır Bunun sebepleri değişiktir. Will Durant bunu haçlı seferlerine ve Hülagû istilasına bağlar. Hülagu islam memleketlerini tahrip etmiş, kitapları nehirlere atmıştır der. Bize göre bir önemli sebep de İçtihat kapısını kapatmaktır. Zaman ilerler, şartlar değişir, fakat yeni içtihatlara cevaz yoktur. Bu, akıl ile tezat halindedir. Her ne kadar İmam Ebû Yusuf Kurandaki nasları dahi örfe dayananlar ve mutlak olanlar diye iki kısma ayırmış ve birincilerin örf ile değişebileceğini kabul etmiş ise de, bu ileri görüş sonradan takip edilmemiştir. Aynı gerilemeyi Osmanlı İmparatorluğunda Kanunî'den, İran da Şah Abbas'dan sonra bir iki istisnası ile, görmek mümkündür. Padişahlar ve Şahlar baş şehir-

lere kapanmış, memleketi, onun halkını tanımaz durumdadırlar. Nerede kaldı ki dünya ticareti ile gereği gibi uğraşsınlar. Osmanlı İmparatorluğunda en ileri çağlardaki denizcilik dahi, askeri bir denizciliktir, yoksa ticaret denizciliği değildir. Denizcilik tabirleri dahi İtalyan kökenlidir. Büyük tarih felsefecisi, sosyolog, iktisat ve siyaset tarihçisi İbn Haldun, 14. asırda, Japonya Emevilerini göz önünde tutarak, «devlet zayıf düşünce denizciliğin zayıfladığı, denizcilik zayıflayınca devletin zayıfladığını ve bunun da bürokrasinin gelişmesi ve yozlaşması ile ilgili olduğunu vurgular (5).

İtalyanlar ve Avrupalılar kaptan yerine Arapların «Emirül ma» kelimesinden aldıkları amiral kelimesini kullanırken, Osmanlı imparatorluğunda garp kökenli «kaptanı derya» tabiri kullanılmıştır. Garpda bugüne kadar kullanılan «ayarya» kelimesi dahi arap, dolaşması ile İslâm kökenlidir. Bunun gibi gemi tipleri olan «Dau» (dav), «Dingi», «Karavel», «Feluka», deniz tesisleri «arsenel», «kalfaterer» (kalafatçı) arap ve islâm kökenli kelimelerdir (6). Demek oluyor ki garbın denizciliğinde İslam öncülüğü vardır. Buna rağmen iş o hale geldiki, Eski koreliler ve Çinde bilinen, fakat Avrupada yayılan matbaacılığı dahi 18. asırda Osmanlı imparatorluğunda kabul etmek din alimlerinin fetvasına bağlı kaldı. Hernekadar 1580 de III. Murad için Emir Mehmet bin Emir tarafından yazılan «Tarihi Hindi garbi» adlı kitapda ve Ömer Talibin 17. asırda yazdığı eserde çağdaş görüş ve öneriler ve Sokullunun Karadeniz ve Hazer denizini birbirine bağlamak gibi teşebbüs ve ticari, askeri fikir ve girişimler varsa da bunlar (7), daha ziyade stratejik ileri görüşler ve ticari endişelerdir, yoksa gemicilik, deniz ticareti hususunda atılımlar değildir.

Bu zihniyeti anlamak için Gelibolulu Mustafa Alinin 16. asır, Osmanlı zihniyetini anlatan «Mevidu'n nefa'is fi havâidi'l-mecalis» adlı eserinde «akıllı ve bilgili kişiye gemiye girmek, zaruret olmadan deniz yolculuğu etmek doğru değildir. O zaruretin sınırı da, bir kıydan bir adaya geçmek ve ancak o adada olan bilgin bir mürşitten yüce şeriat yolunu öğrenmek için olur, yahut tutulduğu özümcül bir hastalıktan ölüp gideceği kesinleşip de kendisini iyileştirecek ilacı oradan alması akıl ve şeriat yönünden önemli olmak kertesine varmış bulunur» der ve «Allah yolunda paranızı harcamayın, kendinizi tehlikeye atmayın» ayetini de tefsircilerin tehlikeli olan gemi yolculuğunu da içerdiğini söyleyecek kadar ileri gider. Tüccar ve akıllı insanlar olarak kabul ettiği yahudilerin de «teknesi sandal ağacından,

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

direği öd ağacından olsada, gemi sıkıntısına girmediklerini» emsal olarak göstermiştik. Gelibolu doğumlu yazar beş defa İstanbulda Haliç yolculuğunda gemi seferi yaptığını, iki seferinde ölüm tehlikesi atlattığını, bir mısır seferinden sonra da gemiye binmeye tövbe ettiğini anlatmak ister, «suyu bardakta ve gemiyi kağıtta» görmek gerekir diyenlere hak verir (8a).

Görülüyor ki Avrupada deniz ticareti sonradan, belki garp arap örneğinden faydalanılarak, gelişmiş, büyük atılımlar yapılmış, şarkda ve Osmanlılarda bu atılımlar bir türlü gerçekleşmemiş veya gerçekleşmemiştir. Modern anlamda ilk sigortacılık da deniz ticaretinin bir sonucu olarak doğmuştur.

4 — İlk deniz sigortası kanunları :

Bu konuda en önemli yeri tutan İspanyada Barselona kararnameleleridir. Bunlar eski bazı uygulamalara dayanmakta ve 1435 tarihli iki kararnamede yer almakla beraber prensipleri toplu olarak 1436 tarihli kararnamede tesbit edilmiştir. Bu kararnamede geminin, yükün, deniz ödücünün sigortasından, kararname hükümlerinin emredici olduğundan akdin resmi şekle, ne ter senedine bağlı olduğundan, yükün ancak 3/4 değerle sigorta edilebileceğinden (8a), tarafların yemin ile akdin şartlarının doğruluğu hakkında beyan yükümlülüğünden, müşterek sigorta ve çifte sigorta ile ilgili hükümlerden, bunların müeyyidelerinden, yabancı taşımacılığı ve sigortacılığının rekabetini önleme ile ilgili hükümlerden, bunlara uymama halinden akdin hükümsüzlüğü ve ağır cezalardan murakabeden, yükle ilgili bilgilerin nelerden ibaret olacağından, primin peşin ödenmesinden, aksi halde akdin hükümsüzlüğünden, rizikonun mukaveleden evvel gerçekleşmesi halinde akdin hükümsüzlüğündendir (8b) bahseder bu ve benzeri konuları nizamlar (9).

Bu bakımdan zamanına göre çok ileri bir mevzuattır. İhtiyaçların gösterdiği lüzum üzerine yeni kararnameleler de çıkarılmıştır. Barselona kararnamesi deniz sigortasını bütünü ile nizamlayan yeni zamanların ilk mevzuattır (11). Bu arada bir kararname olmamakla beraber Rovén tüccarlarının topladığı örf ve adetleri içeren «guidon de la mer» (derya rehberi) ne de değinmeden geçmiyelim. Bundan sonra 16. asırda Alman şehirlerinin (Hansa) nizamnameleleri ve bunların I. Elizabeth'e kadar İngilterede kurdukları kolonilerin nizamnameleleri gelir.

Başlangıçta deniz seferi ve ticareti ne derece bir serüven ise sigortacılık da öyle bir serüvendi. Haber alma imkânları yoktu, kötüye kullanmalar fazla idi. Torganın dediği gibi «kazanç şansa bağlıdır, sigortacı kendisini Allaha emanet eder.» Bu sebeple tek, tek çalışan sigortacılar yerine 16. asırda Floransa da (1522-1528), Londra da Edward Lloyd tarafından haber almaya dayalı modern sigortacılığa ışık tutan müesseseler ve birlikler ortaya çıkmıştır. Sigorta emniyet satan bir müessesedir. Sigortacının ödeme gücü önemlidir. Bu sebeple 17 asırdan başlayarak ruhsatlı ve imtiyazlı sigortacılık ortaya çıkmış ve bu suretle sigortacıların ödeme güçlüklerine çare bulunmaya çalışılmıştır.

21.5.1686 tarihli bir kararla Fransada «Chambre générale d'assurance» adlı bir şirkete 6 yıllık bir imtiyaz verilmiş ve bu imtiyazı diğer şirketlere verilenler takip etmiştir. En önemlisi 1750 de bir şirkete verilen imtiyazdır ki bu şirket modern şirketlere öncülük etmiştir. Aynı imtiyazlı sistem 1720 de İngiltere de yürürlüktedir. Ancak münferit sigortacıları sinesinde toplayan imtiyazsız «Lloyd» müessesesinin rekabeti bunların gelişmesini önlemiştir. İmtiyazlı şirketler sistemi 18. asırda İtalya Danimarka ve İsveçde de vardır. Ancak yenik düşen gene imtiyazlı şirketler olmuştur. 19. asırda büyük sermayeli, geniş teşkilatlı büyük şirketler sigortacılık sahasına hakim olmuşlar, hatta kendi aralarında birlikler kurarak küçüklerin hayat sahalalarını kısıtlamışlardır. Mesela Fransada 1870 de 38 şirket varken bunların adedi 1880 20 ye, 1912 de 11 e inmiştir. (10). Devletin, iflasları önlemek, sigortada zaruri emniyet faktörünü sağlamak için garpda 17. asırdan itibaren sigortacılığı devlet problemi olarak ele aldığı halde, Türkiyede aynı önem ancak Cumhuriyet devrinde verilebilmiştir.

İkinci büyük ve önemli kanun kuvvetindeki kararname 1681 tarihli «Ordonnance de la marine» ve ondan sonra sadece deniz sigortalarını kapsayan 1732 tarihli Kraliyet (Fransız) Devlet Şurası kararnamesidir. Konusu «sigorta mukaveleleri ve sigorta poliçelerinin denetimi»dir. Bu kararname konuyu 71 maddede etraflı bir şekilde düzenlemiştir. 1681 kararnamesinin bir parçası olan bu damştay kararnamesi de 19. asrın ikinci yarısına kadar değişik memleketlerin mevzuatına örnek olmuştur. Bu kararname muhtelif memleket deniz çevrelerinde yapılan incelemeler sonucu hazırlanmıştır. En önemli şerhi de Valin tarafından yapılmıştır. Bu kararnameye göre sigorta akdi resmi şekilden çıkarılmıştır.

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

17. asırda ilk defa İngilterede sigortacılık, can sigortasına uygulanmıştır. Bu uygulama Oxford Üniversitesinde geometri profesörü olan ve aynı zamanda krallık Astronomu olan Halley'in (1656-1742) yaptığı «ölüm cetvelleri» ne dayanmıştır. Bu sigortalar değişmez prim esasına göre 1756 yılında kurulan İngiliz (Equitable» şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir (10). Almanyada 1794 tarihli kanunun ikinci kısmında geniş bir şekilde sigorta nizamlamıştır. Aynı devirlerde yaygınlaşan yangın sigortaları bazı memleketlerde mecburi sigorta şeklinde de uygulanmıştır.

19. asırdan itibaren sigortacılık her tür rizikoya yayılmış, büyük aracı teşkilatları kurulmuş, geniş kapsamlı bir devlet murakabesi sigortanın ayrılmaz parçası olmuş, dünya çapında reasürans müesseseleri sigortacılığın vazgeçilmez parçaları olmaya başlamıştır. Sosyal sigortaların yayılması, can sigortalarında dahi özel sigortacılığın gelişmesine engel olmamıştır. Bugün 20. asırda sigortasız ciddi bir ticari, iktisadî faaliyet yoktur.

5 — Bizde sigortacılık

1 — Sigortacılık bizde 19 asrın ikinci yarısında başlamıştır. Bu da Türk sigortacılığı değil, yabancı sigortacılığıdır. Türk kanunlarına, Türk kaza mercilerine bağlı bir sigortacılık değildir. Başlamasının sebebi de o zamanlar yaygın olan semt yangınlarının yabancılar ve gayri müslimlerle meskûn Beyoğlunda da büyük tahribat yapmasıdır. İlk Türk sigortacılığı, ilk Türk sigorta şirketi, gerçek anlamda ilk Türk sigorta mukavele ve murakebe kanunları ancak Cumhuriyet devrinde kurulmuş ve çıkarılmıştır. Hernekadar 1. Dünya harbinden sonra, kapitülasyonların tek taraflı kaldırılması ile bu hususta bir hareket varsa da, harp gaileleri, konu ile uğraşmaya imkân vermemiştir.

Bu geri kalmışlığın sebepleri nedir? Evvela 1. sebep Osmanlı İmparatorluğunun modern anlamda bir ticaret devleti olmamasıdır. Bunu, bütün İslam alemi bakımından yukarda görmüştük.

Ümera, ulema ve fukara sınıfı içerisinde tüccar sınıfı yer almamıştır. III. Selimin, II. Mahmudun ve Tanzimat devrinin garplı düşüncesine, 1864 tarihli ticareti bahriye kanununa rağmen Türk sigortacılığına el atılmaniasındaki zihniyeti göstermek için iki misal üzerinde durmak yeterlidir. Aşağıda gösterilen Mustafa Sabri Efendi

nin iki makalesi üzerinedir ki Union sigorta şirketinin teşviki ile bu konuda bir fetva alınmıştır. Biz evvela bu fetvadan, sonra iki makaleden bahsedeceğiz.

Bunlardan biri 22 Zilkadde 1329 yılında yani 1911 yılında verilen bir fetvadır. Müslüman halk o devirlerde kısmen yangın sigortası yaptırmakla beraber, can sigortasına dini endişelerle yanaşmadığından ve yabancı şirketler de büyük müslüman müşteri kitlesini kendine çekmek istediğinden Fransız Union sigorta şirketi yakınlarından Mahmut Celalettin efendi isimli bir şahsa Şeyhülislamlığa başvururuyor. Bu şahıs 23 teşrini evvel (ekim) 1327 de bir dilekçe yazıyor ve şeyhülislamlıktan bir fetva istiyor. Konu şu, bir müslüman kendisini ölüm ve yaşama şartı ile Fransadaki bir şirkete sigorta ettirse ve ölümü veya belirli bir yaşa gelmesi halinde bu şirket kendisine bir bedel ödese böyle bir anlaşma dinen caizmidir? İki sene sonra fetvahanenin verdiği fetvada sigorta şu şartlarla caizdir: Eğer sigortacı İslam memleketleri dışında ise ve bedeli de kendi rızası ile ödeyecekse dinen caizdir. Bunun karşı anlamından, eğer sigortacı müslüman memleketinde bulunan bir şirket, hele bir müslüman şirketi ise veya şirket sigorta bedelini ödemek istemez, yani akdin şartını yerine getirmeye yanaşmaz ve dava yolu ile bu sigorta bedeli alınmak istenirse dinen caiz değildir.

İkinci misal daha kesindir ve düşündürücüdür. Bu husus sonradan Şeyhülislam ve daha sonra yüzellilik olan Mustafa Sabri Efendinin islamiyetin nâşiri efkârı iddiası ile çıkan «Beyanülhak» mecmuasında yazdığı ve konuyu prensibi itibariyle ele alan iki makaledir. Makalenin başlığı «dini islamda hedefi münakaşa olan mesailden Sigorta ve kumar»dır (11). Evvela makale kumar ve sigortayı aynı kefeye koyarak ele alıyor. Devrin din ilminde tanınmış bir şahısı olarak görülen Mustafa Sabri efendinin iki makalesi okunduğu zaman sigorta akdinin ne olduğunu anladığı, ancak kalıplaşmış din ve «diyarı küfür» den gelen her şey dine aykırıdır, zihniyeti ile hareket edilmiştir. Sigorta kumar gibi kabul edilmiş, islam dininde yeri olmadığı vurgulanmış, bir ihtiyaca cevap veriyorsa, bunun da başka yollarla temininin mümkün olduğu belirtilmiştir.

Mesela bir mahalle halkı toplanır, birisine gelecek yangın zararını diğerleri karşılar şeklinde bir anlaşma yapabilir denmiş, ancak yangın gerçekleşir ve diğer mahalleli bunun karşılamazsa sorusunu cevapsız bırakmıştır. Sanıki her sigorta, can, gemi, malîsorumluluk

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

sigortaları bir mahalleli anlaşması ile mümkünmüş gibi, işin içinden çıkılmak istenilmiş, konu ciddiyet dışı kapatılmak istenilmiştir. İbni Sina, Farabi, Razi, İbni Haldunun Avrupaya asırlarca ışık tutan ileri görüş ve ilmi araştırmalarından sonra 20. asırdaki din alimlerimizin görüşü budur. M. Sabri efendi aynı görüşü, aynı düşüncedeki İmam Muhammed bin Abidinden (1784-1836) almış olsa gerektir. İslam devrinde ve onun yayıldığı, parladığı devirlerde sigorta müessesesi yoktur. Bunda islam müçtehitleri hemfikirdir. Bu sebeple konuya dokunan ne bir ayet, ne bir hadis, hatta ne de içtihat vardır. Buna rağmen bir kısım din yazarları can sigortasını Allahın insan hayatı üzerindeki hakkına müdahale saymaktadır. Bir kısmı ise bunu bir tür faiz saymaktadır (Muhammed Ebû Zehra), sosyal sigortalar ise, mecburi de olsa, aynı müellife göre helaldir. Sanki, arada bir fark varmış gibi, ikisinde de bir sigortalı vardır, prim öder, tazminat alır, biri kamuya bağlı bir tüzel kişidir, diğeri ruhsatlı, imtiyazlı, devlet murakabesine bağlı ve bazen de Fransada ve bazı arap memleketlerinde olduğu gibi millileştirilmiş bir şirkettir. Bizde bir kısım, devletin sermayesi ile kurulmuş, sigorta, reasürans şirketleri de vardır. «Yardımlaşma gayesi olmayan sigorta (?), kumar şüphesi olduğundan, şans söz konusu olduğundan, faiz kokusu olduğundan, az para verip çok para aldığından caiz değildir» düşüncesinden hareket edilmiştir. Bütün bu iddialar sigorta ve hatta ticaretin anlaşıl-mamış olmasından, aynı şartların sosyal sigortalarda da eksiksiz olarak var olduğu incelenmedin söylenmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Halbuki islam dini, fitresi ile zekâtı ile, «sâyi mahsülü olmayanın haram» sayılması esası ile müzayaka halindeki çiftçiye korumak için gelecek mahsulün değeri ancak mahsul alındığı zamandaki miktar ve değeri ödenmek şartı ile yapılan ön alım esası ile (Hadis) en sosyal bir dindir. Hazreti Muhammed hakkında pek olumlu olmayan Wells bile İslam dinini Hıristiyanlığa kıyasla çok daha sosyal bulmaktadır (12). Montesquieu faizden bahsederken «İslâm aleminde faiz ve murabaha aynı kefeye konulmuştur. Bu sebeple kanunlara uygun faizde yasaklar arasına girmiş ve bunun sonucunda murabaha yaygılaşmıştır der. «Faizin caiz olmaması sonucu, faizle para verenler bunun rizikosunun karşılığını fazlası ile kanunsuz yollardan almaktadırlar» demektedir (13). Bu konuda olumlu görüşte olduğu belirtilen İmam Muhammed Abdul ve 1384 yılındaki «İslamı araştırmalar topluluğunun» Ezher Üniversitesinde kararları dahi, bundan 20 yıl evveline kadar, açıklıktan uzaktır. Devlet yaparsa mubahdır, yardımlaşma derneklerinin yaptığı mubahtır, diğer sigortalar hak-

kında cevaz hükmü henüz yoktur sonucuna varmışlardır. İslâmın başlangıcında sigorta olmadığı, bunu engelleyen bir ayet ve hadisin bulunmadığı sabittir. Konuyu bilen herkesin kabul edeceği üzere sigortanın kumar ile alakası yoktur ve bu bir riziko paylaşmasıdır. Kumarda taraflar, olmayan bir rizikoyu ortaya çıkarırlar, en basit misali yazı gelirse sen 100 lira alacaksın, tura gelirse ben alacağım derler, bu anlaşma olmazsa bir paranın yazı veya tura gelmesi ilgililere bir zarar vermez, Halbuki sigorta da anlaşma olsun olmasın bir tehlike vardır. Şahıs ölürse ailesi geçimden yoksun kalacaktır ev yanarsa, gemi batarsa, sorumluluk davası açılırsa büyük zararlara uğrayacaktır. Sigortanın iktisadi ve sosyal bir ihtiyaç olduğu ve yeni doğan bir müessese olduğu sabittir. Her yeni doğan ihtiyacın ve müessesenin islama aykırı olduğu ise ne din de ona ters düşmeyen akla aykırı değildir. Sigortayı müdafaa etmek için Tefvik Ali Vehbinin dediği gibi «zaruretler memnun olan şeyleri mubah kılar» kuralına dayanmakta abesdir. Memnu yok ki mubah kılınsın. Aynı yazar sigortalıdan alman prim aynen sigortalıya ödensin, kârları devlete verilsin, onun tarafından sigortalıya ödensin, sigorta şirketleri faiz alan yerlere paralarını yatırmasın şeklinde dar, asrın ve gerçek islâmın gerisinde kalmış görüşlere sığınmak istemektedir (14). Sanki devlet aldığı primi aynen iade ediyormuş, devlet iç ve borçlanma yapmıyormuş, karşılığında faiz ödemiormuş gibi. Devletin sosyal sigortasına karşı çıkınca sigortalılar ve devletle çatışmak, din ile çatışmaktan zor görüldüğü için bu yorum kabul edilmiştir intibaini uyandırmaktadırlar.

Bu kısır dini görüşler Türkiyede can sigortalarmın gelişmemesinin, Hindistan gibi milli geliri Türkiyenin beşte biri kadar olan memleketlere nisbetle çok gerilerde kalmasının, sigortacılığı ileri memleketlerdeki iktisadi hayatın en önemli yatırımlarını gerçekleştiren riyazi ihtiyatların büyümemesinin sebeplerinden biridir.

Tabii bunun yanında enflasyonun hayat sigortalarını önleyen ve buna çare aramayan ve bulmayan, yenilikler peşinde koşmayan, aracı şirket vasfı fazla olan Türk sigorta şirketleri ve sigortacılıkla ilgili makamların da rolü büyüktür.

Bu kısır düşünce tarzıdır ki İslam memleketlerinde ve Osmanlı İmparatorluğunda iktisadi hayatın kaçınılmaz bir müessesesi olan sigortayı, garbın 7 asır gerisine atmıştır. Yalnız can sigortalarında toplanan riyazi ihtiyatlar (sigortacılığı ileri memleketlerde) yüz mil-

Prof Dr. Haydar ARSEVEN

yonlarca dolar tuttuğu ve devamlı olarak iktisadi ve sinai yatırımlarda kullanıldığı halde, milli geliri Türkiyenin beşte biri civarında olan Hindistan da bile can sigortaları bize nisbetle çok geliştiği halde, bizde gelişmemesinin sebeplerinden biri de bu dini tereddütlerdir. Elbetteki bunun dışında büyük nisbetlerdeki enflasyonun ve enflasyondan etkilenmeyen can sigortası türünün üzerinde çalışılmasının, sigortacılığı atılğan, yaratıcı bir endüstri haline getirmemesinin de büyük etkisi vardır. Kârlı tarifelerin arkasına sığınılmış bir tür aracı sigortacılığın, konservasyon hadleri düşük küçük sermayeli sigortacılığın bugüne kadar devamı düşündürücüdür. 1968 yılında geniş bir anket ve dünya sigortacılığı incelenerek ve bütün konular geniş kapsamlı bir seminerde tartışılarak hazırlanan sigorta mukabele kanun taslağı ve sigorta mukavele kanun taslağının da 15 yıldır bir tarafa atılmış olması rahat sigortacılığı benimseyen sigorta endüstrisine uygun gelmiş ve devlet de bu konuda türlü sebeplerle aktif rol almamıştır. Bu konuda yeni bir devrin açılması ümidini beslemekte devam ve memleket için büyük bir potansiyel olan sigorta problemlerinin dar çevrelerin dışında, ele alınmasını ümit ediyoruz. Makalenin kaleme alındığı 1985 yılına kadar durum bu merkezde idi.

YOLLAMALAR :

- 1) Will Durant, Das Vermaechtnis des Ostens, Bern 1946 sah. 227 vd. Fritz Traeger, Das Altertum 6. baskı, Stuttgart sah. 76-77.
- 2) Sabri Ülgener, İktisadi çözülmenin ahlak ve zihniyet dünyası, İst. 1983 sah. 132-134.
- 3) Aynı eser sah. 28, 197 (Hükmedenler, ilim adamları ve tarikat mensupları).
- 4) Aynı eser sah. 99 ve Madam Montegüye yapılan atıf sah. 201.
- 5) İbn Haldun «Mukaddime, Ugan çevirisi c. I sah. 653, Rosenthal çevirisi c. II sah. 46.
(Ümit Hasan, İbn Khaldunun metodu ve siyaset teorisi, Ankara 1977, sah. 290 dan).
- 6) S. Hunke, Allahs Sonne über dem Abendland, Stuttgart 1971 sah. 37; R. F. Valin, Amiral Tabirenin haçlı seferleri ile garba girdiği, Fransa, İspanya, İngiltere, Sicilya, Venedik, Genoca Piza gibi İtalyan şehirlerinde kullanıldığına işaret etmektedir. (Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la marine, c. I sah. 29-31 Paris, 1760 baskısı).
- 7) Berthold İslam medeniyet tarihi ve (F. Köprülünün açıklamaları) sah. 75, sah. 225 vd.
- 8a) Ziyafet sofraları c. I sah. 216 vd. Tercüman yayınları İst. 1978.
- 8b) a - Bu husus bugünkü muafiyet şartlarına benzer ve rizikonun bir kısmını sigortalıya bırakarak yükün muhafazasında onun gayretini temin eder.
b - Bugün dahi bu prensip geçerlidir. Ancak taraflar bunu bilmiyorlarsa akıt geçerli sayılmaktadır ki bu bir istisnadır.
- 9) Pardessus, Collection de lois maritime. 1824-1845, Paris. 6 ciltlik bu geniş kapsamlı eserde garp ve şarkın o zamana kadar bilinen bütün kanun, karar, kaide metinleri ana dilinde ve tercümesi ile

Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri

mevcuttur. Barselona kararnamelerinin tam metni ve açıklaması 5. cildin 487 ve takip eden maddelerindedir.

- 10) Ripert, Droit maritime 1930, c. III. No. 2346 vd.
- 11) Beyanülhak 21 Şubat 1327 ve 7 Mart 1327 sah. 1858-1861, 1890-1894.
- 12) H. G. Wells, Die Weltgeschichte, Leipzig 1928, c. 2 sah. 246 vd.
- 13) Esprit des Lois XIX fasıl.
- 14) T. Ali Vehbe «Çağdaş hukukta ve islam hukukunda sigorta» (Doç. Dr. Servet Armağan çevirisi) İst. Hukuk Fakültesi mukayeseli araştırmalar dergisi 17 say. 1973.