

19. YÜZYIL OSMANLI HUKUKUNDA SİGORTA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN YAPILAN DÜZENLEMELER

Arş. Gör. Merve ALTINBAŞ*

ÖZET

Günümüzde oldukça gelişmiş bir sektör olarak karşımıza çıkan sigortacılık, sadece riskten doğan zararı karşılamada değil aynı zamanda finansal açıdan önemli bir aktördür. Risk paylaşımının tarihsel olarak ilk ne zaman ortaya çıktığı bilinmemekle birlikte, Türk hukuk tarihinde nasıl bir seyirle günümüze ulaştığı yapılan araştırmalarla ortaya koyulmaktadır.

Deniz kazaları veya iklimsel sebeplerle gerçekleşen deniz kazaları büyük maddi zararları beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda risk içeren deniz taşımacılığı deniz ödöncü sözleşmelerini hukuk dünyasına kazandırmış, sonrasında sigortacılık olarak yeni bir sektöre dönüşmeye başlamıştır. Avrupa'da 15. Yüzyıl itibarıyla görölmeye başlayan sigorta müessesesi ile Osmanlı Devleti'nin tanışması da yine deniz taşımacılığı ve deniz sigortaları ile olmuştur. Kanuni olarak ilk 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn'da sigorta hükümlerine yer verilmiştir. Deniz sigortası sözleşmelerinin niteliği ve sigorta sözleşmesinde tarafların hak ve borçlarına ilişkin Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn hükümleri çalışmanın temelini oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Sigorta, Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn, Osmanlı Devleti

19TH CENTURY OTTOMAN LAW REGULATIONS ON INSURANCE CONTRACTS

ABSTRACT

As a highly developed sector, insurance is an important actor not only in terms of compensating for risk losses but also financially. Although it is not known when risk sharing first emerged historically, how it has reached the present day in the history of Turkish law is revealed by researches.

Marine crashes due to ship crashes or climatic reasons have caused major material damages. Within this scope, the maritime transportation which includes risk brought the marine loan agreements into the legal world and then began to evolve into a new sector as insurance. The introduction of the Ottoman Empire to the insurance institution, which began to be seen in Europe in the 15th century, also took place with maritime transport and marine insurances. Legally, the provisions of insurance were included in the first Maritime Law of 1863. The nature of the marine insurance contracts and the provisions of the Ottoman

* Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Türk Hukuk Tarihi Anabilim Dalı.
mervealtinbas@kku.edu.tr

Maritime Trade Law on the rights and obligations of the parties in the insurance contract constitute the basis of the study.

Keywords: Insurance, Ottoman, Maritime Trade

GİRİŞ

Mülkiyet kavramının gelişimi ile birlikte insanoğlu kendisine ait olanı koruma yönelimine girmiştir. Doğal veya insan eliyle ortaya çıkan mağduriyetler, her sistemde kendi dinamiğini geliştirmiş; risk kavramının ortaya çıkması, riske karşı güvence arayışlarını da tetiklemiştir. Avrupa’da akitler üzerine kurulu hukuk sistemi bu mağduriyetler için yeni hükümler ve kurumların oluşmasına sebep olurken İslam temelinde gelişen medeniyetlerde bu dinamiği karşılayan kurumlar akdî olmaktan öte sosyal yardımlaşmayı öne çıkaran müesseseler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Hem şer’i hem de örfi hukukun uygulamada kendini gösterdiği Osmanlı Devleti, siyasi ve ticari sebeplerle Avrupa devletleri ile olan bağlarını güçlendirmiş ve Tanzimat sonrasında başlayan kanunlaştırma çalışmalarında bu ülkelerden önemli ölçüde etkilenmiştir. Ticari hayatın bir getirisi olan risk ilkesi de işte bu dönemde Osmanlı hukuk sistemine girmiş ve sigortaya ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Bu açıdan klasik dönemde Osmanlı uygulamasında risk ilkesine hizmet eden kurumların genel yapısı ile birlikte Tanzimat sonrasındaki hukukumuzda giren 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn’daki sigorta sözleşmesine ilişkin esaslar çalışmamızın temelini oluşturmaktadır.

1. Genel Olarak Sigortacılığın Tarihi Gelişimi

Kelime olarak güvence anlamına gelen sigorta kavramı, latince kökenli “sicurta” sözcüğünden türemiştir (Söyler, 2018). Sigorta, risk taşıyan bir konuda, meydana gelmesi muhtemel olaylar gözetilerek, söz konusu riskin oluşması durumunda zararın belirli bir kısmının ya da tamamının giderilmesi garantisini veren bir müessesenin sağladığı güvencedir (Arseven, 1987). Bu güvence söz konusu müesseseye düzenli olarak ya da tek seferde yapılan ödeme karşılığında verilmektedir.

Risk kavramının insanları teminat altına almaya sevk etmesinin ardından doğrudan bir sigorta uygulaması oluşmasa da riskli olayın sonunda ortaya çıkan zararın paylaşılmasına yönelik çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Tarihte bu paylaşımına verilebilecek en eski örnek

Hamurabi kanunlarıdır. Söz konusu kanun, karayolu ticaretinde haydutların saldırısına uğrayan kervanların zararlarının diğer kervancılar arasında paylaşılmasını düzenlediği gibi; herhangi bir şahsın soyguncu tarafından mağduriyetinde eğer soyguncu bulunmazsa zararının o yerin valisi veya hakimi tarafından giderilmesine yer vermiştir (Arseven, 1987). Yaklaşık 4000 yıl öncesindeki bu uygulama kara yoluyla yapılan taşımalarda tehlike sorumluluğunun paylaşımının ilk örneği olarak kabul edilir (Keskin, 2017). Roma hukukunda ise taşınan yük için borç verilerek geminin limana ulaşamaması riskini üstenen ve geminin sorunsuz limana ulaşması halinde hem borcu hem de riske karşılık ücret alındığı bilinmektedir (Keskin, 2017). Deniz ticaret hukukunda risk unsuruyla gelişen deniz ödöncü sözleşmelerine rastlanmakla birlikte, deniz sigortacılığının en gelişmiş seviyeye ulaşması 15. Yüzyıl'da olmuştur (Britannica).

2. İslam Hukukunda Sigortacılık

İslamiyetin ilk yıllarında ticaretin kara yoluyla ve develerle yapılıyor olması trafik kazaları açısından bir risk oluşturmazken, evlerin ucuz ve basit malzemelerle yapılması malikin gücünü aşmaması açısından risk oluşturmamıştır. Ancak mala ve cana gelen zararlar açısından tazmin öngören İslam hukuku, özellikle sosyal güvenliğe ilişkin sigorta benzeri zarara katılımları düzenlemiş ve Medine Vesikası ile kanunlaştırmıştır (Avcı, Sigortanın Osmanlı Hukukuna Girişi, 2016). Kan diyeti ve harp esirleri için ödenecek fidye Vesika'da adı geçen zarara katılım türleri olmakla birlikte; ribatlar, derbentler ve avarız vakıfları zarar katılım sağlayan müesseselere örnek verilebilir.

Ribatlar, İslam devletlerinde ticaret yollarının güvenliğini sağlama aracı olarak kurulmuştur. Başlangıçta sınırları korumak amacıyla birer askeri üs olarak inşaa edilen ribatlar, zamanla sahillerde de inşaa edilmeye başlanmış; buraya gelen halktan toplanan paralarla Hristiyan gemilerindeki esir müslümanların fidyelerinin ödenerek esaretten kurtarılması amacıyla da hizmet etmiştir (Yiğit, 2013). Yine Abbasiler zamanında her köyde bulunan ribatlara vakıflar tahsis edilmiş, buradaki gazilerin ihtiyaçlarının karşılanması köy halkına yüklenmiştir (Yiğit, 2013). Ticaret yolları üzerindeki ribatlar zamanla kervansaraylara dönüşmüştür.

Selçuklu uygulamasında karşımıza derbent adıyla çıkan sistemde ise, yol ve ticaret güvenliğini sağlanması amaçlanmış, derbentçiler güvenliğin sağlanamamasından kaynaklı zararların tazmini ile yükümlü olmuşlardır (Ersoy, 2008). Kolektif bir fonla

işleyen derbentlerin tacirlerin yol güvenliğine ilişkin risk ilkesine göre sigorta işlevi gördükleri söylenebilir. Ancak bu işleyiş, günümüzdeki prim esaslı sigortacılıktan farklıdır.

9. Yüzyıla gelene kadar deniz ticareti örfi hukuk ve İslamiyet öncesindeki deniz ticareti uygulamaları ile yürütülürken, Sicilya'nın fethi ile denizlerde İslamî üstünlük sağlanmaya başlanmıştır (Khalilileh, 1998). Endülüs zamanında gelişen deniz ticareti çeşitli müesseseleri İslam topraklarına taşımış; Akdeniz'de aktif olan İspanya, İtalya, Kıbrıs ve Malta gibi ülkelerle yapılan sözleşmelerle deniz hukukuna ilişkin esaslarının İslam topraklarında benimsenmesini sağlamıştır (Rispler-Chaim, 1991). Deniz ticaretine ilişkin ilk eser Malikî hukukçusu Muhammed İbn Ömer İbn Emîr el- Kinanî el-Endülûsi el-İskenderani tarafından kaleme alınmıştır (Khalilileh, 1998). Malikî hukukçuların görüşlerine yer veren ve dokuz bölümden oluşan kitap gemi kirası ve yolcuların alacaklarına yönelik hükümleri içermektedir (Khalilileh, 1998).

Her ne kadar İslam hukukunda zararların tazminine yönelik hükümler bulunsa da sigortacılığa ilişkin hukuki ve ticari girişimler İslam devletlerinde Avrupa'daki kadar hızlı olmamıştır. İslam hukukunda gerçekleşen bir zararın tazmini konusu tekâfül hükümleriyle düzenlenmiş, ancak sigortaya ilişkin uygulamanın Arapça'da "temin" kelimesi ile karşılık bulması, 19. yüzyıl Hanefi imamlarından İbn Abidin sayesinde olmuştur (Rispler-Chaim, 1991).

İslam hukukunda tekâfül başlığı altında incelenen sigorta türleri kooperatif sigortacılığı ve şirket sigortacılığı olarak ayrılmıştır; mudarebe, vekalet ve karma model olmak üzere yaygın olarak üç modelden oluşmaktadır (Söyler, 2018). İslami sigorta türlerinde karşılıklılık esası ve kâr amacı taşımadan gönüllü kişilerden toplanan fonların yönetilmesi söz konusudur (Oner, 2018). Faiz, kumar gibi İslam hukukunca yasaklanmış şeylerin unsurlarını taşıdığı gerekçesiyle mesafeli yaklaşılan tekâfül sigortaları, ilk olarak 1979 yılında Sudan'da uygulamaya dahil olmuştur (Oner, 2018).

3. Osmanlı Hukukunda Sigortacılığın Gelişimi

Osmanlı dinamiklerinde yer alan ve toplumsal zarara katılım sağlayan çeşitli kuruluşlar, günümüzde anladığımız şekilde bir kurumsallaşma sağlamamıştır. Risk ilkesinin oluşumu halinde sosyal katılım odaklı sandık ve vakıflardan zararın ödenmesi yoluna gidilmiştir.

Osmanlıda bahsi geçen uygulamaya örnek olarak verebileceğimiz ilk kuruluş derbenttir. Selçuklu Devleti'nde de görülen derbentler yol ve ticaret emniyetinin sağlanması adına kavşak noktalarda ve bir merkez sayılabilecek yerlerde küçük bir kale şeklinde kurulmuştur. (Ersoy, 2008). İçerisinde han, mektep, camii gibi iskanları da barındırmış; idaresi ise o bölgede derbent kurulması teklifini sunan kişiye iltizam olarak verilmiştir (Halaçoğlu, 2013). İltizam sahiplerine vergilerden muafiyet sağlanmış; buna karşılık yolculara rehberlik hizmeti vermeleri ve bölgelerdeki yolculardan birinin malının kaybolması halinde bunu tazmin etmeleri kendilerine verilen derbentçilik beratında şart edilmiştir (Halaçoğlu, 2013).

Sosyal katılımlı risk ortaklıklarına verilebilecek bir diğer örnek ise avarız vakıflarıdır. Osmanlıda bir müesseseden öte bir medeniyet olarak tanımlayabileceğimiz vakıflar, mahallelinin ihtiyaçlarının karşılanmasında da etkin rol oynamıştır. Avarız vakıflarının bağışlar, sadakalar ve adaklarla desteklenen fonu ile mahallede ihtiyaçlı ve zor durumda olan kişilerin ihtiyaçları giderilmiştir (Demirci, 2003). Ticari anlamda avarız vakıflarının etkinliği ise girişimci tacire kredi sağlanması, borcunu ödeyemeyen kişilerin borçlarını ödeme şeklinde kendini göstermiştir (Ozkaya, 2012). Vakıftan faydalanan kişilerin Müslüman veya gayrimüslim olması arasında fark gözetilmediği gibi, vakfi kuranın da dini önem taşımaz (Akgündüz, 1996).

Sosyal hizmet çatısı altında esnafların bir yardımlaşma fonu olarak kurduğu “orta sandığı” veya “tarud sandığı” adı verilen fonla da ihtiyaç sahiplerine el uzatılmış, çeşitli sosyal risklerin telafisine çalışılmıştır (Demirci, 2003).

Selçuklu ve Osmanlı uygulamalarında karşımıza çıkan bu örnekler, halkın kendi içinde çeşitli kurumlarla yardımlaşmasının ve başa gelebilecek olan felaketlerin aşılmasında etkili olsa da günümüzdeki anlamda bir sigortacılık müessesesi olduklarından bahsedilemez. Çünkü sigortada kişi kendi başına gelebilecek riskleri önlemede ferdi bir ödeme yaparken, yukarıda bahsettiğimiz kurumlarda riskin oluşmasında doğrudan sorumluluk alanlar değil, bir yardımlaşma ve gönüllülük esnasından söz edilmektedir.

Sigorta kavramının Osmanlı hukukuna girişi yüksek risk taşıyan deniz taşımacılığı ile olmuştur. 18. Yüzyılın ikinci yarısında Fransız tüccarların hububat yüklü gemilerini deniz risklerine karşı sigortalattığı görülmekle birlikte, belgelerde “siguriye” ve “siguriye tabir olunur kefalet” şeklinde ifade bulmuştur (Kamilçebe, 2012). Daha sonraları Avrupa'da

ve İstanbul'da meydana gelen büyük çaplı yangınlar can ve mal sigortasının gelişmesine de zemin hazırlamıştır (Kahya, 2017).

Osmanlı ulemaları mal sigortalarını zamanla kabul etmekle beraber, yaşam sigortalarına yönelik mesafeli tutumlarını sürdürmüşlerdir. Bu nedenle Türk hukukunda gerçek anlamda sigortacılığın gelişmesi zaman almıştır.

Ticaret hukukunda kara ve deniz ticaretine yönelik mevzuat Fransa menşeli kanunların çevrilmesi suretiyle oluşturulmuştur. 1850'de tercüme Fransız Ticaret Kanunu Batı kaynaklı ilk kanun olarak yürürlüğe girmiştir (Vayani, 1313). Ancak kanunun konu kapsamı, tercüme hataları ve medeni hukukun Mecelle hükümleri bağlamında fıkha bağlı olması sebebiyle yeterince verim sağlanamamıştır (Inan, 1966). Sigorta hükümlerine yer vermeyen kanunda eksiklik 1906' da (29 Muharrem 1324) Sigorta Muameletına Dair Ticaret-i Berriye Kanununa Müzeyyel Mevadd-ı Kanuniye adlı zeyl ile giderilmeye çalışılmıştır. Sigortaya ilişkin doğrudan hükümler bulunduran kanun ise 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn adlı deniz ticarei kanunudur (Düstur). İzleyen süreçte Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi kurulmuş ve 1892'de (5 Zilkade 1309) şirket nizamnamesi yürürlüğe girmiştir (Akman, 2007). 1906 yılında (29 Muharrem 1324) mevzuata eklenen bir diğer nizamname ise Memalik-i Mahruse-i Şahanede İfa-yı Muamele Etmekte Olan Ecnebi Anonim Şirketleriyle Sigorta Kumpanyaları Hakkında Nizamname'dir (Akman, 2007).

1914'te (3 Teşrinisani 1330) 49 sayılı Ecnebi Anonim Sermayesi Eshama Münkasım Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-u Muvakkat ile sigortacılığa ilişkin belirli şartlar getirilmiştir (Avcı, 2016).

4. Osmanlı Deniz Ticaretinde Sigorta Şirketleri

Sigorta şirketleri güçlü sermaye gerektirdiğinden Osmanlı piyasasında ilk örnekler yabancı sermayeli sigorta acenteleri olmuştur. Daha sonraları Osmanlı'da Sakız ve Dersaadet'te şubeler kurulmasına karşın merkezlerinin yabancı ülkelerde bulunması ve şirket mevzuatlarının Osmanlı uygulamasında bilinmemesi nedeniyle yargısal açıdan sorun yaratmıştır (Avcı, 2016). Osmanlı mevzuatına tâbi olmayan bu şirketler, tescil edilmemekle beraber vergiden muaf tutulmuşlar ve anlaşmazlık halinde kendi ülkelerindeki mahkemelerin yargılama yetkisini kabul etmişlerdir (Arseven, 1987). Yargısal anlamda ortaya çıkan kaos tam anlamıyla çözülememekle birlikte, yabancı

merkezli ve sermayeli sigorta şirketlerinin denetimi 1914 tarihli Kanun-u Muvakkat ile sağlanmaya çalışılmıştır.

Bilinen en eski yabancı sigorta şirketi 1862’de İstanbul merkezli Riunione Adriatica di Sigurta (RAS) adlı Avusturya şirketidir (Baskıcı, 2002). Şirketler deniz, yaşam ve dönemin ihtiyaçları doğrultusunda yangın sigortaları üzerine hizmet vermişlerdir (Kahya, 2017). 19. yüzyılın son çeyreğinde İstanbul ve Anadolu’da deniz taşımacılığında kırk, yaşam sigortasında otuz beş ve yangın sigortasında kırk beş şirketin faaliyet gösterdiği bilinmektedir (Baskıcı, 2002).

Sigorta şirketleri yoğunluklu olarak liman şehirlerinde faaliyet göstermişler ancak zamanla Anadolu’da da etkinlik kazanmışlardır (Kahya, 2017).

Büyük ölçüde sigorta şirketlerinin yabancıların elinde olmasına karşın, 1893’te (7 Teşrinisani 1308) Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi kurulmuştur (Avcı, Sigortanın Osmanlı Hukukuna Girişi, 2016).

5. 1863 Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn’da Düzenlenen Sigorta Hükümleri

1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn, Fransa’da Napolyon döneminde ve 1681 tarihinde yürürlüğe giren “Ordonance de la Marine” adlı yasanın Osmanlı hukukuna adapte edilmesi suretiyle hukuk tarihimizde yerini almıştır (Vayani, 1313). Kanunda sigorta sözleşmesine ilişkin hükümler on birinci fasılın birinci kısımda 175. ila 193. maddeler arasında düzenlenmiştir (Düstur). İkinci kısımda ise sigorta sözleşmesinde tarafların hak ve borçları yer almıştır. Söz konusu hükümler de 194 ila 213. maddeler arasında düzenlenmiştir. 214. madde ile 240. madde arasında ise sigortalanan malın terkine dair hükümler bulunmaktadır. Konunun sınırlanması açısından çalışmada 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn’da yer alan hükümlere göre sigorta sözleşmesinin niteliği ve tarafların hak ve borçlarına ilişkin hükümlere yer verilecektir.

5.1. 1863 Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn Hükümlerine Göre Sigorta Sözleşmesinin Niteliği ve Şartları

Sigorta sözleşmelerinin şekli şartları ve taşınması gereken unsurlar 175. madde ile 193. madde arasında düzenlenmiştir.

175. Maddede sigorta sözleşmesi sigorta kontratosu şeklinde ifade edilmiş ve sözleşmenin tanımı yapılmıştır. Buna göre sigorta kontratosu deniz yoluyla yapılan taşımalarda, taşınan şeylerin sefer esnasında zarara uğramasını engellemek adına yapılan ve denizde meydana gelecek kazalarda ortaya çıkacak zarar ve ziyanın, sigortacı tarafından alınan belirli bir bedel karşılığında sigorta ettirene ödenmesi taahhüdünü içeren bir deniz sözleşmesidir.

176. Maddede yapılan sigorta kontratosunun neleri ihtiva etmesi gerektiği maddeler şeklinde sayılmıştır. Maddeye göre sigorta kontratosu resmî olarak düzenlenebileceği gibi yalnızca taraflar arasında düzenlenebilecektir. Sözleşmenin başlangıç ve bitiş tarihleri mutlaka belirtilmelidir. Sözleşmenin içeriğinde taraflarca imzalanıp mühürlendiği tarih gün, ay, yıl ve saat; sigorta ettiren kişinin mal sahibi veya komisyoncu olduğuna ilişkin beyanla birlikte adı, şöhreti ve ikamet yeri; sigorta olunan mal ve eşyanın cins ve bedeli, eğer ki kıymet takdiri yapılmışsa ne kadarı için sigorta olunduğu; sigortanın karşılayacağı risk türleri; bu tehlikelerin başlama ve bitiş tarihleri; sigorta bedeli; kaptanın ismi, geminin adı ve türü; malların gemiye yüklendiği veya yükleneceği yer; geminin kalktığı veya kalkacağı liman; geminin mal alacağı ve giriş yapacağı liman ve iskeleler; söz konusu sözleşmeden kaynaklı çıkacak bir uyuşmazlığın nasıl çözümleneceğine ilişkin kayıtlar ve son olarak tüm tarafların sözleşmeye ekleyecekleri şartlar yer alır.

177. Maddede sigorta senedinde birden fazla türde sigortanın bulunabileceği belirtilmiş; taşınan emtianın çeşidine, sigorta bedellerinin farklı miktarda belirlenmesine ve sigortacıların birden fazla olmasına göre çoklu sigortanın gerçekleşeceği düzenlenmiştir.

178. Maddede sigorta edilebilecek şeylerin neler olacağı sayılmıştır. Buna göre gemiler, gemilerin takım ve aleti, geminin donanması, kumanyası, usulüne uygun şekilde alınan borç (akça), cinsi ve türüne göre yüklenen şeyler ve denizde tehlike sonucu zarar görmesi muhtemel ve para eden şeyler sigorta edilebilir. Yüklü veya yüksüz şekilde sigortalınması mümkün olduğu gibi gemi donatılmış veya donatılmamış şekilde de sigortalınabilir. Geminin sefere tek başına çıkması ile başka gemilerle birlikte çıkması da sigorta edilmesine engel teşkil etmez.

179. Maddede, 178. maddede sayılan şeylerin tamamen, kısmen veya her birinin ayrı ayrı sigortalınabileceğini düzenlemiştir. Madde sigortanın nerede ve ne kadar süreyle

gerçekleşecek olan riskleri karşıladığını da devamında açıklar. Buna göre savaş ve barış halinde; geminin sefere başlamasından önce, başlaması sırasında veya sefer esnasındaki riskleri karşılar. Seferden kastedilen ise geminin gidip gelmesi, sadece gitmesi veya sadece gelmesi olabileceği gibi, geminin denize veya nehre sefer yapması fark etmez. Hatta kanun deniz ve nehre ek olarak göl ve kanallarda sefer yapıldığı durumlarda da sefer ve eşya naklinde gerçekleşebilecek risklere karşı sigorta yapılabileceğini düzenlemiştir.

Sigortalanan mal ve eşyaların kıymet takdirinde hile yapıldığı, sayısı hakkında yalan beyanda bulunulduğu veya taşıma senedinde sahtekarlık yapıldığının anlaşılması durumunda sigortacının yeniden keşif, kıymet takdiri ve muayene istemeye hakkı olduğu 180. maddede hükme bağlanmıştır. Buna ek olarak sigortacı sigorta ettiren aleyhine hem zararın tazmini hem de cezai takibat yapılması adına dava açma hakkını haizdir.

Sigorta ettiren kişi eğer kendisine gönderilen mal ve eşyanın hangi gemiye yüklendiğini bilmiyorsa, gemi ve kaptanın ad ve şöhretlerini belirtmek zorunda değildir. Ancak senedin içeriğinde bilmediği bu unsurları belirtmesi gerektiği gibi, kendisine gönderilecek şeylere dair beyanların bulunduğu son imza ve tarih bulunan mektubu beyan etmeye mecburdur. Böyle bir durumda sigortanın muayyen bir zaman için yapılmış olması şarttır (m.181).

181. Maddede kaptanın ve geminin bilinmemesi durumu düzenlemekle beraber, 182. maddede ise sigorta ettirenin kendisine teslim edilecek mal ve eşyaların cins ve kıymetini bilmemesi durumu ele alınmıştır. Böyle bir durumda sigorta ettiren mal ve eşyanın genel adıyla sigorta yaptırabilmesine karşın sigorta senedindeki mal ve eşyanın kime gönderildiğini veya teslim alacak kişiyi belirtmek zorundadır. Eğer senette bunun aksine bir şarta yer verilmişse, sadece genel ad sigorta yapılması mümkün değildir. Hiçbir durumda genel adla sigortalanamayacak mal ve eşyalar tahdidi olarak sayılmıştır. Buna göre altın sikke, gümüş sikke, altın ve gümüş külçe, elmas, inci, mücevherat ve savaş mühimmatı genel ad vermek suretiyle sigortalanamaz.

183. Maddede yabancı para ile yapılan sigorta sözleşmelerine ilişkin kurun nasıl belirleneceği ele alınmıştır. Buna göre yabancı para ile kıymeti belirlenen mal ve eşyanın kontrato değerinin, imzalandığı yerin piyasa fiyatı üzerinden söz konusu tarihe göre hesaplanması ve Devlet-i Âli sikkesine dönüştürülmesi gerekir.

184. Maddeye göre; mal ve eşyaların kıymeti sigorta kontratosunda belirtilmemişse, bu eşyanın kıymeti emtia kâimesi ve defteri ile ispatlanır. Eğer bunlar da yoksa verilen gümrük resmi ve gemiye yükleninceye kadar ortaya çıkan masraflar ile birlikte bu mal ve eşyanın yüklendiği yer ve zamandaki piyasa fiyatı üzerinden kıymeti takdir olunur. Bu maddede bahsi geçen emtia kâimesi, faturaya karşılık gelmektedir. Eğer kâime ve defter varsa fakat kabul edilecek formatta tutulmamışsa bu durumda da yine son fıkra uyarınca yükleme yerindeki ve yüklendiği zamandaki piyasa fiyatına göre kıymet takdiri yapılacaktır (Vayani, 1313).

185. Madde trampa suretiyle ticari bir iş yapılan yerden dönerken bir gemiye sigorta yapılmışsa yüklenen mal ve eşyaların kıymeti senette belirtilmemişse değişime verilen mal ve eşyanın kıymetine nakliye masrafı da eklenir ve son ulaşılan miktara oranla söz konusu mal ve emtianın kıymeti belirlenir.

186. Maddeye göre sigorta kontratosunda denizde ortaya çıkan tehlikenin zamanı belirtilmemişse 170. maddede düzenlenen deniz ödücü sözleşmeleri için belirtilen zamanda tehlikenin başladığı varsayılır. Buna göre kontratoda tehlike zamanı belirtilmemişse gemi, takım, alet, donanma ve kumanya için geminin kalkış ve hareketinden itibaren gitmesi şart olunan liman ve mahalde zincir boşaltıncaya veya palamar bağlayıncaya kadar; emtia için de emtianın gemiye taşınması veya gemiye götürülmek üzere yardımcılarına teslim edildiğinde ve sefer sırasında gerçekleşmiş ise kontrato tarihinin başlaması ile götürülmesi şart olunan yerde karaya çıkarılıncaya kadar geçerli olur.

187. Maddeye göre değerinin tamamınca sigortalanan mal ve eşyayı bir kez sigortalatmış olan kimse, o zamanda veya daha öncesinde gerçekleşen tehlikeler için tekrar o eşya üzerine sigorta yaptıramaz; yaptırırsa son sigorta hiç yapılmamış sayılır. Ancak mal ve eşyayı sigortalayan sigortacı, başka bir sigortacıya yine bu mallar için sigorta yaptırabilir. Sonra yapılan sigorta bedeli, ilk sigorta bedelinden az veya fazla belirlenebilir.

188. Maddede savaş durumunda yapılan sigortalar düzenlenmiştir. Savaş çıkması durumunda barış zamanında yapılmış bir sigorta sözleşmesinde bedel artırılamayacağı gibi savaş zamanında yapılmış bir sigorta sözleşmesinin sonradan barış sağlandığı gerekçesiyle bedelinde indirim istenemez. Ancak taraflar sözleşmeye buna ilişkin bir kayıt koymuşlarsa bedelin artırılması veya azaltılması istenebilir. Bu kayıt koyulmuş

olmakla beraber, taraflar artırım veya indirim miktarının ne olacağını kararlaştırmamışlarsa, bu durumda tehlikenin gerçekleştiği zaman, durum ve sözleşme şartlarına gözetilerek ticaret mahkemesi veya mümeyyizler tarafından belirlenir. Burada mümeyyiz olarak addedilenlerin bilirkışı oldukları söylenebilir.

Kaptan, süvar olduğu gemide kendisinin veya başkasının hesabına yükletip sigortalattığı mal ve emtianın telef olması durumunda, bu malları satın aldığı sigortacıya ispatlamaya ve gemideki tayfalardan ikisinin imzasıyla birlikte taşıma senedini sigortacıya sunmaya mecburdur (m.189).

Tayfadan veya yolculardan her biri Osmanlı memleketlerinde sigorta yaptırdığı ve yabancı memleketlerden getirdikleri mal ve eşyaların taşıma senedinin bir nüshasını yükleme yapılan yerdeki Devlet-i Âliye şehbenderine, yoksa Osmanlı tacirlerinden birine o da yoksa o yerin yöneticisine teslim etmeye mecburdur (m. 190).

Sözleşmede belirtilen tehlikenin başlamasından önce sigortacı iflas ederse, sigorta ettiren ya sigortacının üstlendiği işlerin yapılması için bir kefil göstermesini ya da sözleşmenin feshini talep edebilir. Sigorta ettirenin sigorta bedelini ödmeden önce iflası durumunda ise sigorta ettirenin bedeli ödemek üzere bir kefil göstermesini veya sözleşmenin feshini talep etmeye hakkı vardır (m.191).

192. Maddeye göre gemide bulunan emtianın, navlun ve emtia (gibi) düşünülen denizcilerin ücret ve maaşları ve deniz ödücü akçaları ve bu akçalardan meydana gelen kâr üzerine sigorta olmaz, yapılmış ise yapılmamış sayılır.

193. Madde sözleşme yapılırken şartların sigorta ettiren tarafından yanlış sözlerle ifade edilmesi durumunu veya hiçbir beyanda bulunmaksızın sukût etmesini düzenler. Sigorta kontratosunda sigorta ettiren kişi tarafından beyan edilmesi gereken unsurlarda sessiz kalınmış veya karşıtı ile ifade edilmiş ya da taşıma senedinde yazılı olandan farklı olarak sözleşmede yer almışsa, tehlikenin gerçekleşmesi ihtimal dışındaysa ve gerçekte kastedilmek istenen sigortacı tarafından anlaşılmış olsa (bile), yapılan kontrato hiç yapılmamış sayılır. Başka şartlarla sözleşmenin yapılması düşünülse bile kontrato sigortacı için yok hükmünde tutulur. Söz konusu olan bu susma veya karşıt veya farklı ifade edilen unsur, sigorta edilen şeyin hasarına, zayi ve telef olmasına sebep olmamış olsa da yine sigortanın hükmü geçersizdir.

5.2. 1863 Ticaret-i Bahriye-i Humayûn Hükümlerine Göre Sigorta Sözleşmesinde Tarafların Hak ve Borçları

Sigorta sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir ve kanunda tarafları sigortacı ve sigorta ettiren olarak belirtilmiştir. Sigorta ettiren belli bir prim ödeme taahhüdü altına girerken, sigortacı sözleşmede belirtilen riskin meydana gelmesi durumunda kararlaştırılan orana göre zararı tazmin yükümlülüğünü üstlenir.

Kanun 194. madde ve devamında tarafların hak ve borçlarını düzenlemiştir. Bu bölümde sigorta ettirenin sigorta bedelinin hangi durumlarda ne kadarını almaya hak kazanacağını ve hangi durumların sigortacıyı sorumluluktan kurtardığı hükme bağlanmıştır.

194. Maddede deniz tehlikelerinin gerçekleşmesinden önce -sigorta yaptıran kişiden kaynaklanan bir sebeple bile olsa- seferden vazgeçilmesinin sözleşmeye etkisi düzenlenmiştir. Bu durumda sigorta kontratosu feshedilir ve ödenen sigorta bedeli geri alınır. Sigortacının, zararı tazmin olunan eşyanın kıymetinden yarısını almaya hakkı olmakla birlikte eğer yüzde birden düşük bir oranla sigorta olunmuşsa yine sigorta bedelinin yarısını almaya hakkı vardır.

195. Madde sigortalanan malların zarar görmesi durumuna zararın sigortacıya dönmesi durumunu düzenlemiştir. Buna göre fırtına, batma ve zarar görme, karaya oturma, çatma, zaruriyet halinde yol, sefer ve gemi değiştirme, denize eşya atmak, yangın çıkması, zapt ve gasp olunma, devlet emriyle tutuklanma, savaş ilanı, düşmanın eylemine karşılık vermek hususlarından ve benzer yer ve deniz hasarlarından dolayı sigorta edilen şeylerin uğradığı tüm zayıat ve hasar, sigorta edenlere aittir ve onlara döner.

Zaruri bir gereklilik olmaksızın yol, sefer veya geminin değiştirilmesinden doğan zarar ve hasar ile sigorta ettirenin sebep olduğu zarar ve hasar sigorta ettirene dönme ve bu durumda deniz tehlikesinin gerçekleşmesi durumunda sigorta ettiren, sigorta bedeline de hak kazanır (m. 196).

197. Madde sigortalanmış cins eşyanın bozuk veya çürük olmasından kaynaklanan değer kaybı, ürünün azalması, eşya sahibinin, gemi kiralayanın ve yüklenicilerin hataları sonucu meydana gelen zararların sigortacı tarafından ödenmesi talep edilemeyeceğini düzenlemiştir.

Gemilerde kaptan ve gemi adamlarının gemi sâhibine, işletmeye veya sigortaya bilerek zarar vermesi durumu denizcilikte “baratarya” olarak adlandırılmaktadır. (Yılmaz, 2014)

198. Maddede gemi adamları ve tayfaların hilesine yönelik bu baratarya durumu düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre gemi kaptan ve tayfasının gemiyi ve gemideki yüklü malları kazaya uğradığı gerekçesiyle satması veya çalması gibi hileli hareketlerinde

aksine bir sözleşme olmadıkça sigortacının sorumluluğuna gidilemez. Eğer sigortalanan gemi ise ve kaptan geminin sahibi veya hissedarıysa, gemide sahip olduğu pay oranında sigortacının sorumluluğuna gidilebilmesini düzenleyen sözleşme hükmü geçersiz olur.

199. Madde mücbir bir sebepten kaynaklanmadığı müddetçe vergi ve harçların sigortacıya yüklenemeyeceğini düzenler. Hükme göre kılavuzların, yedekçilerin, liman ve nehirlerde istihdam edilen rehberlerin ücretleri ile gemi ve üzerindeki yüklü eşya ve mal üzerinden tahsil olunan resimler sigortacı tarafından ödenmez.

Sigortacının sorumsuzluğuna ilişkin bir diğer durum taşınan ve sigortalanan malın niteliğidir. Doğası gereği bozulan veya azalan ya da likit malların sigorta sözleşmesinde açıkça belirtilmesi gerekirken buna ilişkin bir kayıt yer almamışsa, bunların taşınırken zarar görmesi durumunda sigortacı zararı tazminle yükümlü değildir. Ancak sigorta ettiren şahıs da malların niteliğine ilişkin bilgisi olmaksızın sigorta sözleşmesini yapmışsa, sigortacı zarar gören malları tazmin eder (m. 200).

Eğer sigorta geminin git-gel yapacağı bir seferde taşınacak mallar üzerine yapılmışsa ve geminin varma yerine ulaştıktan sonra dönüşünde mallar yüklenmemişse veya tam yüklenmeden sefere çıkmışsa sigortacı üzerinde anlaşılan bedelin 2/3'ni alabilir. Bunun istisnası ise aksine sözleşmede bir hüküm bulunması halidir (m. 201).

Sigorta ettirenin sigortalanan eşyanın kıymetini yüksek göstermek suretiyle sigorta yaptırması halinde bu konuya ilişkin hilesinin varlığı ispatlanırsa yapılan sigorta sözleşmesinin yok sayılacağı hususu da 202. maddede düzenlenmiştir. Eğer sigorta yaptırmanın hilesi yoksa bu durumda kontrato yüklenmiş eşya üzerinde tarafların rızasıyla karar verilen veya bilirkişi tarafından takdir edilen bedel üzerinden sigortalanan sayılır, bu kıymetten fazla olan kısım feshedilir. Yüklenen eşyaların telef olması durumunda sigorta ettiren her bir malik, kendi hissesine göre zararı yüklenecektir. Fazla hesaplanan kıymet için sigorta bedelini almaya hak kazanamayacaklar fakat 194. maddede belirtilen tazminatı alabileceklerdir (m. 203).

Eşya üzerine birden fazla kontrato yapılması hali 204. maddede ele alınmıştır. Herhangi bir hile olmadan aynı yük üzerine birden fazla sigorta sözleşmesi yapılmış fakat bütün eşyanın kıymeti ilk sözleşme ile sigortalansa yalnız bu ilk yapılan kontrato geçerli olacaktır. Sonraki sigortacılar yükle ilişkilerinin olmadığını ispatladıkları takdirde 194. maddede belirtilen tazminatı almaya hak kazanırlar. Eğer ilk sigorta kontratosunda eşya

tüm kıymeti üzerinden sigortalanmamışsa, sonraki kontratoları imzalayan sigortacılar tarihe göre eşyanın kıymet fazlasından sırayla sorumlu olurlar.

205. Maddede yüklenen eşyanın bölümler halinde farklı sigortacılar tarafından sigortalanması durumu düzenlenmiştir. Böyle bir durumda eşyanın bir kısmı zayi olursa bu zayi olan bölüm için tüm sigortacıların kendi sigorta ettikleri paya göre zararı tazminle yükümlü olacakları belirtilmiştir.

206. Maddede ise birden fazla malın birden fazla gemiye yüklenme durumu yer alır. Buna göre adet olarak ve ismen belirlenmiş olan malların belirlenmiş gemilere yüklenmesi kararlaştırılmış, her birine ne miktar için sigorta yapıldığı beyan edilmişse fakat bu malların hepsi gemilerden yalnız birine veya birkaçına yüklenmişse şart olunan tüm gemiler zayi olsa da sigortacı yalnız malların yüklü olduğu gemilerden yüklü olan malların sigortalanmış kıymeti oranınca sorumludur. Bu oranı aşan kısım için sigorta sözleşmesi fes edilir ve sigortacı 194. maddede belirtilen tazminatı almaya hak kazanır.

207. Madde yine sigortacının sorumsuzluk hallerinden birini düzenlemiştir. Buna göre kaptan malları tamamlamak veya değiştirmek amacıyla birden çok limana girmek üzere yetkilendirilmişse, sigortalanmış eşya gemide yüklü olmadıkça veya gemiye götürülmek ya da gemiden karaya çıkarılmak üzere yardımcılara teslim edilmedikçe gerçekleşen hasardan sigortacı sorumlu olmaz. Bunun istisnası ise sigorta kontratosuna buna ilişkin bir şart koyulmuş olmasıdır. Bir diğer deyişle aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça sigortacı gemide yüklü olan mallardan sorumlu olduğu gibi gemiye yüklenmek veya gemiden çıkarılmak üzere yardımcılarının elinde telef olan eşyalardan dolayı sorumludur.

Belirli bir süre için geçerli olan sigorta kontratosu, süre bittikten sonra sigortacıyı sorumluluktan kurtarır. Bu durumda mallarını sigortalatan kişi eşyaları gelecekte ortaya çıkabilecek tehlikeler için yeniden sigortalatabilir (m.208).

Eğer sigortalatan, sigorta kontratosunda belirtilen yerden daha uzak bir yere gitmişse, sözleşmede kararlaştırılan yer varılan yerin güzergahında bulunsa bile sigortacı sorumluluktan kurtulur ve bedeli almaya hak kazanır. Eğer gemi sözleşmede belirtilen yerden daha yakın bir yere varmışsa bu durumda sigorta şartları gerçekleşmiş sayılır ve sözleşme yerine getirilir (m.209).

210. Madde telef olan eşyanın sigortalanmış olması durumuna ilişkindir. Hükme göre taşınan eşya telef olmuşsa veya sözleşmede kararlaştırılan yere ulaştıktan sonra sigortalanmışsa buna ilişkin dört duruma bakılır. Eğer eşyaların telef olduğunu sigorta

ettiren biliyorsa ve kararlaştırılan yere ulaşmasından sigortacının haberi varsa bu sigorta yok hükmündedir. Diğer iki durumda yapılan kontrato imzalanmadan önce telef olduğundan sigortalatanın haberi olduğuna dair kuvvetli şüphe varsa veya kararlaştırılan yere ulaştığından sigortacının haberi olduğuna dair kuvvetli şüphe varsa bu sigorta yok hükmündedir. İlk iki durumda ihtimal veya kuvvetli şüphe aranmamıştır; sigortacı açısından malların kararlaştırılan yere zaten vardığının bilinmesi ve sigorta ettiren açısından da malların telef olduğunun bilinmesine rağmen sigortalatılması durumu gözetilmiştir. Üçüncü durumda sözleşme imzalanmadan önce sigortalatan kişinin eşyaların telef olduğunu bildiğine dair kuvvetli şüphe uyanması gerekir. Son durumda ise sigortacının sözleşmede kararlaştırılan yere zaten vardığını bildiğine dair kuvvetli şüphe aranmıştır. Bu maddede risk ihtimali bulunmadan sözleşme yapılması ve sigorta sözleşmesinin suiistimal edilmesi engellenmeye çalışılmıştır.

211. Maddede ise önceki maddede aranan kuvvetli şüphenin oluşması durumları sayılmıştır. Buna göre uzak mesafeye gidip gelmenin kolaylık ve zorluğuna göre; telef olma veya malların kararlaştırılan yere vardığı haberinin ilk ulaşacağı yer -eğer sigorta kontratının imzalanmasından önce- sözleşmenin düzenlendiği yere haber gelmesi kesin olduğu surette kuvvetli şüphe gerçekleşmiş olur.

Sigorta iyi veya kötü bir haber üzerine yapılmış ise sigorta ettirenin kontrato imzalanmadan önce sigortalanan şeyin zayi olduğunu kesin olarak bildiği veya sigortacının geminin sözleşmede kararlaştırılacak yere zaten ulaşmış olduğunu bildiği kesin surette ispatlanmadıkça yapılan sigorta kontratosu feshedilemez (m. 212). İyi veya kötü haber üzerine yapılan sigorta sözleşmelerinden kasıt şudur: Örneğin taraflar eşya yüklü geminin bir fırtınaya tutulduğunun ve bundan zarar gördüğünün haberini almışsa ve buna rağmen gemiyi ve gemideki malları sigortalıyorlarsa bu durum kötü haber üzerine yapılmış bir sözleşme olarak kayda geçer (Vayani, 1313).

210. maddede belirtilen durumun sigorta yaptıran kişinin aleyhine sonuçlanması durumunda sigorta yaptıranın, sigortacıya iki kat sigorta harcı ödeyeceğini; sigortacı aleyhine sonuçlanması durumunda sigortacının, sigorta yaptıran kişiye kararlaştırılan bedelin iki katını ödeyeceğini 213. madde düzenlemiştir.

SONUÇ

Babil hukukundan günümüze kadar yenilenecek ve detaylanarak gelişen sigorta hukuku, Osmanlı Devleti'nde Avrupa'yı yakalama çabaları neticesinde 19. yüzyılda kanuni temellere oturtulmuştur. Avrupa'nın en gelişmiş kanunu olan 1681 tarihli Ordonance de la Marine, diğer Avrupalı devletlere yol gösterici olduğu gibi Osmanlı uygulamasında 1863'te Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Humayûn adıyla yürürlüğe girmiştir. Her ne kadar çeviri hataları ve eksik hükümler bulunsa da sonradan zeyiller yayımlanarak eksikler giderilmeye çalışılmıştır.

Kanunun yürürlüğe girmesinden önceki dönemde ise sigorta şirketlerinin kendi mevzuatlarını uygulamaları ve yargılamanın şirket merkezinde yapılmasından dolayı hak kayıpları yaşanmış, Kanun'un kabul edilmesiyle Avrupa ile mevzuat birliği kısmen sağlanmıştır.

Sigortaya ilişkin hükümlerde sigorta sözleşmesinin unsurları, tarafların hak ve borçları, sözleşmenin feshini gerektiren durumlar, sözleşmenin yok hükmünde sayılacağı haller gibi esaslar düzenlenmiştir. Özellikle hileli sigorta sözleşmelerinin yapılmaması açısından ayrıntılı hükümlerin varlığı, sözleşmelerin suiistimal edilmesi ve haksız kazanç sağlanmasının önüne geçilmesinin amaçlandığını göstermektedir.

KAYNAKÇA

Akgündüz, A., (1996). *İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*. İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı.

Akman, M., (2007). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Hukuk Mevzuatı 1. Tertip Düstur'un Tarihi Fihrist ve Dizini. *Türk Hukuk Tarihi Araştırmalar Dergisi*, 67-224.

Arseven, H., (1987). Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 43(Prof. Dr. S.F. Ülgener'e Armağan), 415-431.

Avcı, M., (2016, Aralık 20). *Sigortanın Osmanlı Hukukuna Girişi*. Aralık 20, 2016 tarihinde: <https://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=351753> adresinden alındı

Baskıcı, M., (2002). Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 57(4), 1-33.

Britannica, A., (tarih yok). *Historical Development Of Insurance*. Temmuz 18, 2019 tarihinde Britannica: <https://www.britannica.com/topic/insurance/Historical-development-of-insurance>

Düstur., (tarih yok). *I*, 511-526. TBMM.

- Demirci, M., (2003). İslam'da Şehir ve Şehrin Sosyal Dinamikleri. *İSTEM*(2), 129-146. Aralık 20, 2016 tarihinde İSAM: http://ktp.isam.org.tr/pdfdrgr/D02535/2003_I_2/2003_I_2_DEMIRCIM.pdf.
- Ersoy, E., (2008). Türklerde Bir İskân Siyaseti Olarak Derbent Teşkilatı. *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, 47-54.
- Halaçoğlu, Y., (2013). Derbent. 9. Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi.
- Inan, N., (1966). Kanunname-i Ticarete Göre Protestolar. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1(22), 829-846.
- Kahya, F., (2017). Osmanlı Döneminde Sigorta Şirketlerinin Rağbet Ettikleri Şehirler. *VIII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 100-109.
- Kamilçelebi, H., (2012). Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığa Yönelik Dini Yaklaşım. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 4, 105-114.
- Keskin, F. T., (2017). *Uygulamada Sigorta Hukuku* (Cilt I). Ankara: Adalet Yayınevi.
- Khalilileh, H. S. (1998). *Islamic Maritime Law: An Introduction*. Leiden : Brill.
- Oner, M. H., (2018). Katılım Sigortacılığı Yönetmeliği Perspektifinde İslami Sigortacılığın Gelişimi. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 1(3), 59-71.
- Ozkaya, E., (2012). *Eski Vakıf Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Rispler-Chaim, V., (1991). Insurance and Semi-insurance Transection in Islamic History Until The 19th Century. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*(34), 142-158.
- Söyler, İ., (2018). *Tüm Yönleriyle Tekâfül (İslamî Sigorta)*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Vayani, K., (H.1313-M.1895-1896). *Mücmel Ticaret-i Bahriye-i Humayûn Şerhi*. İstanbul: Mahmud Bey Matbaası.
- Yılmaz, E., (2014). *Hukuk Sözlüğü*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Yiğit, İ., (2013). Ribat. 37. Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi.