

DOLAYLI OLARAK TEKNEYE GELEN ZARARLAR HAKKINDA SİGORTA HİMAYESİ

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

Tekne poliçesi ile gemi himaye altına alınmakta ve burada yazılı olan sebeplerle gemiye gelen zararlar sigortacı tarafından himaye edilmektedir. Ancak bir rizikoya bağlı olarak, ancak sonradan meydana gelen zıya ve hasarlar (dolaylı zararlar) önceleri poliçe kapsamı dışında yer almakta ve bunlara sigortalanan menfaatin sahibi bizzat katlanmak durumunda kalmakta olduğundan bu konu uzun süre deniz sigortası çevrelerini meşgul etmiş ve sonucunda bu incelememizde yer alan sonuçlar meydana gelmiştir.

Dolaylı olarak meydana gelen zararları himaye kapsamına alan iki adet kloz bulunmaktadır. Bunlardan biri "*Inchmaree Klozu*", diğer de "*Liner Negligence Klozu*"dur.

I. Inchmaree Klozu

Hamilton Frazer & Co.-Thames & Mersey Marine Insurance,1887 davasında vananın açık bırakılmış olmasından dolayı içeri giren deniz suyunun makinelerin pompa kısmını hasarlaması mahkeme tarafından ne bir deniz tehlikesi, ne de bunun benzeri ("*ejusdem generis*") bir riziko sayılmış ve sigorta ettirenin zararına katlanması gerektiğine karar verilmiştir.¹ Böylece sigorta ettirenin sigorta himayesi söz konusu olmaksızın taşımakta olduğu bazı rizikoların olduğu farkedilmiş ve bunları himaye etmek amacı ile (ismini olayın gerçekleştiği gemiden alan) Inchmaree adlı kloz geliştirilmiştir.

Bu kloz ile güdülen amaç bir deniz tehlikesinin dolaylı bir şekilde tekne ve makineye verdiği zararların himaye altına alınmasıdır.

Inchmaree Klozu günümüze ulaşana kadar bir çok değişikliğe uğramış ve ilk geliştirildiği zamanki kapsamı sonradan hayli genişletilmiştir. Sadece tekne ve navlun sigortalarında söz konusu olan bu klozun modern şekli aşağıdaki gibidir:²

¹ Ülgener, Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, İstanbul, 1994 shf. 154

² Türk Tekne Poliçesi Umumi Şartlarında ise inceleme konusu şart şu şekilde düzenlenmektedir: (Madde 2) : SİGORTALI'nın, gemi sahiplerinin, donatanların veya gemi işletmecisinin kendile-rinden beklenmesi muhik olan ihtimamı göstermemiş bulunmalarından neş'et etmiş olmamak ve işbu poliçenin muafiyete müteaallik hükümlerine (sigorta "Hususi Avarya franko" olarak akdedildiği takdirde 15.madde ahkâmına) olmak kayıt ve şartı ile: 1. Yük yüklenmesi, ihrakiye alınması veya bunların yerlerinin değişti-rilmesi, boşaltılması esnasında vukua gelen kazaların, 2.Gemide veya dışında vukua gelen infilakların, gemide veya dışın-daki nükleer tesis ya da reaktörlerin bozulmasının veya kazaya maruz kalmasının, 3. Kazanların patlamasının, şaftların kırılmasının, makinelerde veya teknedeki herhangi bir gizli ayıbın, 4.Hava gemileri ile temasın, 5. Kaptanın, gemi zabitleri ile diğer gemi adamlarının, kılavuzun kusurunun, Sigortalı gemiye doğrudan doğruya ika edeceği hasarlar

**1/10/83 tarihli Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları
-Inchmaree Klozu-**

6.2. Sigorta ettiren, gemi maliki veya gemiyi işleten şahsın özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmiş olmalarından kaynaklanmadıkça sigorta edilenin aşağıdaki sebeplerle ziya veya hasara uğraması sigorta kapsamı dahilindedir:

- 6.2.1.**Yük veya yakıtın gemiye yüklenmesi boşaltılması ya da elden geçirilmesi sebebiyle meydana gelen kazalar,
- 6.2.2.**Kazan Patlaması, şaft kırılması veya makine ya da gövdedeki herhangi bir gizli ayıp,
- 6.2.3.**Kaptan, zabit, gemi adamı ve kılavuzun kusur ve ihmalleri,
- 6.2.4.**Sigorta ettiren olmayan charterer veya tamircilerin kusur veya ihmalleri,
- 6.2.5.**Kaptan, zabit ve gemi adamlarının barataryaları

Inchmaree Klozunda kapsamında yer alan rizikolar aşağıdadır:

1.Gizli ayıp sebebiyle şaft kırılması - kazan patlaması

Inchmaree klozunun bulunmadığı poliçelerde kapsama deniz tehlikesi dışındaki rizikoların makinelere vermiş oldukları ziya veya hasarlar dahil değildir. Buna karşılık klozun kullanıldığı halinde makinede (ya da gövdedeki parçalardan birinde) bulunan gizli bir ayıbın vereceği zararlar himaye kapsamında yer almaktadırlar.

Inchmaree Klozu bakımından gizli ayıp “*makine veya gövdeninin ya yapımından beri sahip olduğu, ya da sonradan kullanılması sırasında edildiği bir ayıp şeklinde kabul edilir*”. Bunun normal şartlar altında ehil bir şahsın yapacağı dikkatli bir inceleme ile dahi belirlenemeyecek mahiyette olması lazımdır.

Gizli ayıbın (“*latent defect*”) yıpranmadan (“*wear and tear*”) farkı ilkinin insan hatasından kaynaklanması, diğerinin ise ticari hayatın normal bir şekilde seyri halinde dahi kaçınılmaz olarak meydana gelecek olmasıdır. Dolayısıyla gizli ayıp, bu şekilde inşa sırasında gövdede bulunan veya gemiye takılan ya da yapımındaki bir zayıflık sebebiyle gemiye monte edildikten sonra kullanılması sırasında belirli şartların gerçekleşmesi ya da belirli bir sürenin geçmesi ile ortaya çıkan ayıptır.

Gizli ayıp yapımdan kaynaklansa dahi, bunun (causa proxima olarak) sebep olacağı sonuçlar himaye dahilinde yer alır. Buna karşılık yapımdaki bir hatanın gizli bir ayıba meydan vermeden sebep olacağı zararlar sorumluluk kapsamında değildirler.³ Dolayısıyla, **Inchmaree Klozu ile sigorta ettiren gemisinin makineleri ile gövdesinde**

dahi sigortaya dahildir. Kaptan ve diğer gemi adamları ile kılavuzlar gemide hisse sahibi olsalar bile bu madde ahkamı bakımından gemi sahiplerinden ayrılmazlar.

³ *Prudent Tankers Ltd - Dominion Insurance Co.Ltd.,the Caribbean Sea*, 1980.1,LLR shf.338

keşfedilecek olan gizli ayıpları himaye altına almamakta, aksine adı geçen kloz ile sadece gizli ayıbın çevresine verdiği zararlar himaye sahasına sokulmaktadır. Çünkü sigortacının gemide keşfedilecek tüm gizli ayıpları üstlenmesi kendisinin gemiyi sigorta ettirene hiç bir gizli ayıbı olmadığı hususunda garanti etmesi anlamına gelir. Ayrıca Inchmaree Klozunun poliçeye eklenmesi ile elde edilmek istenen amacın, geminin veya bunun parçalarının inşa veya imalinde meydana gelecek olan eksiklikleri himaye altına almak olmadığı tereddütsüzdür.

Inchmaree klozunun gizli ayıplarla ilgili olan kısmı için sık sık atıfta bulunulan iki temel karar vardır:

Oceanic Steamship Co.-Faber,1906 davası

Zealandia adlı gemi 12 aylık bir süre için sigortalanmıştır. Gemi bu süre dahilinde bakım amacıyla kuru havuza alınca gövdesinde on yıl evvel yapılmış olan hatalı bir kaynak sebebiyle çatlak olduğu tesbit edilmiştir. Mahkeme kararında poliçenin geçerli olmasından itibaren geçen sürede gizli ayıp sebebiyle makine ya da tekneye herhangi bir zarar gelmediğini, sigortacının gizli ayıp konusunda bir vaadde bulunmadığını, mukaveleye Inchmaree Klozunu koymakla kendisinin sadece gizli ayıpların makine ve tekneye verecekleri zararları himaye edeceğini taahhüt ettiğini belirtmiş ve sonuç olarak himayenin ancak mukavele süresi dahilinde meydana gelen (diğer bir ifadeyle daha evvelden var olmayan) gizli bir ayıbın makine ve tekneye zarar vermesi halinde bulunduğuna karar vermiştir.

Hutchins Bros-Royal Exchg.Ass Corp.davası

Ellaline gemisi 1906 yılında hatalı bir şekilde inşa edilmiş, ancak bu durum gemi genel bakım amacıyla 1908 yılında kuru havuza alınana kadar anlaşılammıştır. Mahkeme kararında gizli ayıbın mukaveleden önce var olduğunu ve bunun mukavele süresinde yıpranma ile ortaya çıktığını, bu gibi durumlarda tekneye gelen zararların Inchmaree Klozuna dahil olduğunu belirtmiş, ancak somut olayda gizli ayıbın başka bir yerde zarara sebep olmaması sebebiyle gizli ayıbın kendisinin himaye kapsamında olmadığına karar vermiştir.

Dolayısıyla Inchmaree Klozunun kapsamına sözleşmesüresinin başlamasından evvel var olan bir gizli ayıbın süre dahilinde çevresine (causa proxima olarak) vereceği zararlar dahildir.⁴

Ancak klozun beraberinde getirdiği cevaplanması gereken noktalar yukarıdakilerle sınırlı kalmamıştır. Gizli ayıbın ortaya çıkarak çevresine

⁴ *Sipowicz-Wimble,1974 davası*: Yirmiyedi yaşındaki *Blue Lion* adlı gemi demirle-miş olduğu yerde batmış, ancak sonradan yapılan araştırmalarda zararın bunca yıldır kullanımın sonucunda meydana gelen yıpranmadan (saç plakaların lehim yerlerinin kopması sebebiyle birbirlerinden ayrılması) kaynaklandığı tesbit edilmiştir. (1974 1,LLR,593)

zarar vermesi sırasında kendisi de zıya veya hasara uğrarsa, bunun Inchmaree Klozunun kapsamına dahil olup olmadığı hususu uzun süre mahkemeleri meşgul etmiş ve çözüme aşağıdaki davada ulaşılmıştır:

Scindia Steamships Ltd - London Ass.Co.,1936 davası

Jalavijaya adlı gemi kuru havuzda iken şaftında bulunan gizli bir ayıp sebebiyle pervane ile buna bağlı şaft kısmı gövdeden koparak yere düşmüş ve pervane önemli ölçüde hasarlanmıştır. Sigortacı pervane için tazminat ödemeyi kabul etmiş, ancak gizli ayıbı bulunan ve olayın meydana gelmesi sırasında kendisi de hasarlanan şafttaki zararın himaye dışında bulunduğunu iddia etmiştir. Davada sigorta ettiren Inchmaree Klozunun bünyesinde şaftın kırılması ifadesinin bulunduğunu, dolayısıyla buna gelen zararın da kapsam dahilinde olduğunu ileri sürmüştür. Ancak mahkeme, klozdaki ifadenin zarara sebep olan unsurları belirtmek amacıyla kullanıldığı gerekçesiyle, bu fikri kabul etmemiş ve şaftın kendisine gelen zararın himayeye dahil olmadığına karar vermiştir.⁵

Klozun ilk kullanılmaya başlandığı tarihlerde kapsamı tekne ve buna ait makinelerle sınırlandırılmıştı. (“*hull or machinery*”) Diğer bir ifadeyle (daha evvelden var olup da, sigorta mukavelesinin süresi dahilinde görülür hale gelen) gizli ayıbın çevresine vereceği zararlar makine ve gövde ile ilgili parçalara gelmeliydi. Sonradan bahsedilen bu husus gittikçe artan bir şekilde aksaklıklar çıkarmaya başlayınca klozu tadil etme ihtiyacı duyulmuştur. Bu sebeple Inchmaree Klozunun metnindeki “*tekne ve makineler*” ifadesi yerini “*sigorta edilen*” ifadesine terk etmiştir. Bu sayede yakıt depoları ile makinelere ait yedek parçaların saklandığı bölümlerin de himaye kapsamına girmesi sağlanmıştır.

Yukarıda belirtilmiş olanların haricinde klozda doğrudan doğruya geminin şaftının kırılmasından ve kazanının patlamasından bahsedilmektedir. Şaftın kırılması ile ne kastedildiği araştırılırken, bununla adı geçen parçanın mutlaka fiilen iki parçaya ayrılması gerekmediği anlaşılmıştır. Buna karşılık şaft ile yakından bağlantılı da olsa, diğer parçaların kırılmaları buraya dahil değildir. Ayrıca bu durumda ejusdem generis kuralını uygulamamız da mümkün değildir, çünkü kloz metninde adı geçen kuralın kullanılabileceğine ilişkin (sarih veya zımni) her hangi bir ifade bulunmamaktadır.⁶ Bunun yanında şaftın kırılmasının

⁵ Bu davadan sonra yanlış anlamalara sebep olduğu belirtilerek Inchmaree Klozunun metninden “*doğrudan doğruya ...'den kaynaklanan*” (*direct caused by*) ve “*...den ileri gelen*” (*through, caused through*) ifadeleri çıkarılmış ve klozda sadece “*....sebeplerle*” (*caused by*) kullanılmaya başlanmıştır.

⁶ Kanaatimize göre ejusdem generis kuralının burada kullanılamamasının başlıca sebebi uygulanmakta olduğu alan ile incelemekte olduğumuz klozun bağdaşma-masıdır. Şöyle ki “*ejusdem generis*” kuralının tatbik edildiği yerlerde doğrudan doğruya ismen belirtilmiş olan riziko bağlantısı bulunmayan, ancak ona benzer bir şekilde meydana gelen rizikolar himaye kapsamına alınmaktadır. (örneğin geminin karaya oturması / geminin kuru havuza oturması) Inchmaree Klozunda ise rizikodan değil, gizli ayıp olarak hem belirli parçanın zarara

dair etkin sebebi yıpranma olduğu anlaşılırsa, sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü tamamen ortadan kalkmaktadır.

Klozda şaft kırılmasının yanında geminin kazanının patlamasından da bahsedilmektedir. Bununla kastedilen ise (şaft kırılmasında fiilen ikiye ayrılmanın aranmaması halinin tam tersine olarak) gerçek bir patlamadır. Dolayısıyla sonradan yapılan bakım veya kontrollerde (basınç sebebiyle oluşan) çatlakların keşfedilmesi yeterli değildir. Bunun gibi egzost borusunun da patlaması Inchmaree Klozunun haricinde kalmaktadır. Buna karşılık söz konusu (gerçek) patlamanın mutlaka seyir sırasında meydana gelmesi gerekmez, bu kazanların test edilmesi esnasında da gerçekleşebilir.

2. Kaptan,diğer gemi adamları, kılavuz, çarterer ve tamircilerin kusur ve ihmalleri

Inchmaree Klozunda ayrıca kaptan, gemi adamları, tamirci ve kılavuzların kusur veya ihmalleri ile meydana gelen zararlar da himaye kapsamına alınmaktadır. Bunun yanında alt taşıma sözleşmesi ile geminin istihdam edilmesi durumunda çartererin de (alt taşıyan olarak) kusur ve ihmali aynı kapsamdadır. Söz konusu klozun bazen “*negligence clause*” şeklinde de anılmasının sebebi budur. Ancak burada bir ön şart olarak sigorta ettirenin özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmemiş olması aranmaktadır. Zira klozun yapısında kusuru himaye edilen şahıslar arasında sigorta ettiren yer almamaktadır.

Kaptan, gemi adamları ile diğer şahısların kusurlarından ileri gelecek olan zararlar kloz metninde yer almakta olan diğer rizikolar ile sınırlıdır. Örneğin kaptanın zaten arızalı olan bir pervanenin daha da hasarlanmasına sebep olması ya da sigorta ettiren adına tamirat yapan bir şahsın bu sırada (aslında kapalı tutulması gereken) bir vanayı açık bırakması sebebiyle ambarlara su dolması Inchmaree Klozunun kapsamındadır.

Tamircilerin kloz kapsamına alınmalarının başlıca sebebi böyle bir şahsın ihmali yüzünden bir geminin tam zıya'a uğramasına rağmen tekne sigortacısının tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulmasını engellemektir.

Bu yönüyle Inchmaree Klozunun geminin sefer başlangıcı anında denize elverişli olması hususuyla birlikte incelenmesi gerekmektedir. Şöyle ki ismi sayılan şahıslardan birinin kusur ya da ihmali doğrudan doğruya seyre ilişkin ise, himaye kapsamı herhangi bir değişikliğe uğramadan

uğramasından,hem de bunun çevresinde hasar yaratmasından bahsedilmektedir. (şaft kırılması veya kazan patlaması) Dolayısıyla farklı bir zararın klozda ismen sayılanlara benzetilmek suretiyle kapsam dahiline alınması da mümkün olamamaktadır.

devam edecektir. Buna karşılık fikrimize göre zarar gemiye kıyıda sağlanan ve gemi ile donanımını gerçekleştirecek yolculuk bakımından elverişli kılmaya ilişkin bir yükümlülüğün ifasındaki kusur ya da ihmalden kaynaklanıyorsa, bu durumu ayırdetmek suretiyle incelemek gerekmektedir:

1. Eğer kusur sonucunda (örneğin geminin genel bakımı sırasında hatalı bir şaft takılmıştır) gizli bir ayıp meydana gelmişse, diğer bir ifadeyle sigorta ettirenin bunu normal şartlar altında tespit etmesi veya ettirmesi mümkün değilse, bunun çevresine vereceği zararlardan dolayı himaye devam etmelidir.
2. Ancak bu ayıp normal bir inceleme ile bulunabilecek mahiyetteyse, bunun sebep olduğu zararların himaye edilmemesi gerekmektedir.

Ayrıca ismi sayılan şahısların kusur ya da ihmalleri ile başlangıçtaki elverişsizliğin gizli ayıp halleri dışında da uygulanması gerekir. Buna göre sigorta ettiren geminin selametle yolculuğu tamamlayabilmesi için oniki gemi adamına ihtiyacı olduğunu düşünerek bu sayıda personel sağlar, ancak bunun sonradan yetersiz olduğu anlaşılırsa, buradan kaynaklanacak zararın himaye dahilinde kalması gerekir. Buna karşılık sigorta ettiren söz konusu yolculuk için tedbirli bir gemi malikinin gemisine en az oniki personel sağlaması gerektiğini bile bile, yolculuğu on gemi adamı ile başlatırsa bu durumun sebep olduğu zararlar (elverişsizlik sebebi ile) himaye görmez.^{7 8}

Bunun yanında kloz metninden de görüleceği üzere kaptan ve diğer gemi personelinin barataryaları da kloz kapsamındadır.

3.Yükleme,boşaltma ve yükün elden geçirilmesi sırasında meydana gelen kazalar

Inchmaree Klozu ile ilişkili olarak belirtilmesi gereken hususlardan biri de yükleme-boşaltma ve yükün elden geçirilmesi sırasında meydana

⁷ *Pacific Queen Fisheries Symes,1963 davası*: Sigorta ettiren gemisinin ne kadar kapasitesi olduğunu bile bile haddinden fazla yakıt aldırması,ancak gemi sonradan havaya uçmuştur. Mahkeme burada zararın etkin sebebinin elverişsizlik olduğuna karar vermiştir. The Pacific Queen,1963.2 LLR 201

⁸ Geminin hangi sebepten battığı belirlenemez ve zararın meydana geldiği yer bakımından kötü hava şartı gibi unsurların varlığı ortaya konamazsa zararın etkin sebebinin elverişsizlik olduğuna konusunda bir karine doğar. Ancak bu, sigorta ettirenin gemisinin yolculuğa elverişli olarak başladığını ispat etmesiyle ortadan kalkar. Dolayısıyla elverişliliğin ispatı gizli ayıp gibi himaye dahili sebeplerin göz önüne alınması için bir ön şart olarak değerlendirilebilir.

gelen zararlarıdır. Bu riziko grubu klozun ilk düzenlendiği şekilde bulunmamaktadır.⁹ Ancak sonradan mahkemelerin çeşitli defalar bu safhalarda meydana gelen zararları (örneğin yükleme faaliyetlerinin devam ettiği sırada vinçten bir balyanın koparak güverteye düşmesi ve burada bir hasara sebep olması gibi) ne deniz tehlikesi, ne de bunun bir benzeri olarak ("*ejusdem generis*") değerlendirmeleri üzerine böyle kaydın kloza eklenmesi ihtiyacı doğmuştur.¹⁰

Bunların yanında Inchmaree Klozu ile ilgili olarak incelenen diğer riziko grupları hakkında yapılmış olan açıklamalar bu grup için de geçerlidirler.

II.Liner Negligence Klozu

Deniz sigortası piyasasında Inchmaree Klozuna alternatif bir kayıt daha vardır ki, bu "*Liner Negligence Klozu*" olarak anılmaktadır. Bu kloz özellikle düzenli (liner) seferler yapmakta olan bakımlı gemilerin sigortasında kullanılmaktadır.¹¹ Diğer bir ismi de "*Ek Rizikolar Klozu*" olan bu kaydın metni aşağıdaki gibidir:

TEKNE SİGORTASI İÇİN ENSTİTÜ EK RİZİKOLAR KLOZU (Enstitü Tekne-Zaman Üzerine-Klozları,1/10/83 ile kullanılmak üzere)

1 Ek prim karşılığında sigorta mukavelesinin kapsamı aşağıdaki rizikoların dahil olacağı şekilde genişletilmiştir:

1.1 Aşağıdaki kalemlere ilişkin tamir ve yenileme masrafları:

1.1.1 Patlayan kazan ve kırılan şaft,

1.1.2 Enstitü tekne-zaman üzerine-klozları, 1/10/1983,
kloz 6.2.2 uyarınca himaye edilen geminin zıya
veya hasara uğramasına sebep olan hatalı parça,

1.2 Kaza veya bir şahsın kusuru,yetersizliği veya yanlış
kararı sebebiyle geminin zıya veya hasara uğraması,

2 1.1.1 ve 1.1.2'de belirtilenlerin haricinde,sigorta ettirenin ek riziko klozlarına dayanarak geminin zıya veya hasara uğramasına sebep olmayan, ancak kusurlu ya da yanlış tasarımı veya imal edilmesi sebebiyle hatalı bulunan bir parçanın tamir edilmesine veya değiştirilmesine ilişkin herhangi bir talep hakkı bulunmamaktadır.

⁹ Inchmaree Klozunun ilk şekli aşağıdaki gibidir: "*loss of or damage to hull or machinery through the negligence of master, mariners or pilots, or through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or through any latent defect in the machinery or hull, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the owners of the ship, or any of them, or by the manager*"

¹⁰ Söz konusu ilave 1914 yılında yapılmış, 1960 yılında ise yük ifadesinin yanına yakıt terimi de konmuş ve dolayısıyla her iki kalem de eşit hale getirilmiştir. Böyle bir (yeni) ilavenin yapılma sebebi eskiden yapılan tadilatla aynı olup tamamen uygulamadan kaynaklanan ihtiyaçlara dayanmaktadır.

¹¹ Ülgener, Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, İstanbul, 1994 shf. 162

3 Birinci klozda sağlanan himaye bu sigorta mukavelesinin diğer tüm hükümleri, şartları ve sorumsuzluk halleri ile birlikte tefsir edilecek ve himaye ancak zıya veya hasarın sigorta ettiren, gemi maliki ya da gemiyi işletenlerin özen gösterme yükümlülüğüne aykırı davranmalarından kaynaklanmadığı hallerde geçerli olabilecektir. Kaptan, gemi zabıtları, gemi adamları ve kılavuzlar, geminin belirli bir payına sahip olsalar dahi, bu kloz bakımından malik olarak kabul edilmeyeceklerdir.

Doktrinde bu klozun tüm rizikolara karşı himaye sağlayan bir kayıt olduğu ("*all risks*") ifade edilmektedir. Burada da zararın etkin sebebin himaye kapsamında olmadığını ispat etme yükümlülüğü sigortacıya aittir. Buna karşılık sigorta ettiren ise sadece zararın meydana geldiğini ortaya koymak ve gerekli bilgileri sigortacıya vakit kaybetmeden ulaştırmakla yükümlüdür. Liner Negligence Klozunda aşağıdaki gruplar yer almaktadırlar:

1.1.1. Burada sadece kazan ve şaftta gelecek olan hasarlar söz konusu edilmekte ve ayrıca bunların tamirleri ve değiştirilmelerinden bahsedilmektedir. Klozda kullanılan ifade son derece isabetlidir. Çünkü burada "...doğrudan doğruya...'*dan ileri gelen*" veya "...sebebiyle meydana gelen..." şeklindeki ifadeler yerine basit olarak "...doğrudan doğruya...'*nin sebep olduğu...*" -zararlar ortaya konulmaktadır. Bu ise zararın himaye dahilinde sayılıp sayılmamasını sadece klozda belirtilen şahısların ihtimam kusuru olup olmamasına bağlamaktadır. Ayrıca rizikoların burada zarara sebep olanlar şeklinde tanımlanması (örneğin şaftın kırılması) hem kendilerine, hem de çevrelerine gelen zararların himaye kapsamında kalmasını sağlamaktadır.

1.1.2. Bu kategori ile Inchmaree Klozunda hariç bırakılan hatalı parçaların kendilerine gelen zararlar himaye dahiline alınmaktadır. Ancak burada bir ön şart getirilmekte ve hatalı parçanın sadece çevresine zarar vermesi halinde himayeden yararlanabileceği, aksi takdirde yegane zarar gören kendisi ise halinde bunun himaye dışında kalacağı ortaya koyulmaktadır.

1.2. Bu kategoride kaza, kusur, ihmal, yetersizlik, yanlış karar gibi haller öngörülmektedir ki, bunların ortak özelliği hepsinin şahsa bağlı oluşları, diğer bir ifadeyle insan davranışlarına ilişkin bulunmalarıdır.

**INSURANCE FOR LOSS OR DAMAGE TO VESSEL NOT
PROXIMATELY CAUSED BY MARITIME PERILS**

Clause 6 of the ITCH(95) and clause 4 of IVCH(95) provide cover not only for some classic perils of the SG Policy, but also for other perils some of which are excluded in the older form as well as in Marine Insurance Act, for example “*any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.*”

This clause is referred to as the “*Inchmaree Clause*” and has derived its label from the vessel same name in the case of Thames and Mersey Marine Ins.Co v Hamilton.

The Inchmaree clause provides following covers:

- damages because of latent defect in the machinery or hull. According to a definition a latent defect is a defect which a reasonably careful inspection would not reveal.
- Negligence of master, officers, crew, pilots, charterers and repairers. It should be noted that only negligence, not misconduct, incompetence or error in judgement is insured as per this clause. These can be covered also with a payment of additional premium.
- Barratry of the master and the crew.
- Damages occurred during loading, handling and discharging the cargo.

Similarly, a clause called “*Liner Negligence Clause*” is also applicable, but only for the vessels trading in Liner Service.