[2020] 6 एस. सी. आर 163

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (इम्पेक्स)

वी.

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

(2014 की सिविल अपील संख्या 971)

फरवरी 07,2020

[मोहन एम. शांतनागौदर और

के. एम. जोसेफ, जे. जे.]

बीमाः

के लिए दावा

समुद्री बीमा-खुला बीमा

-

आई. सी. सी. ने, और न ही बीमाकृत ने बीमाकर्ता को इस तरह के गैर-अनुपालन के बारे में शीघ्र सूचना दी थी-यह भी साबित नहीं होता है कि बीमाकर्ता द्वारा इस तरह के उल्लंघन को माफ कर दिया गया था-इसलिए, बीमाकर्ता ने उचित रूप से अस्वीकार कर दिया बीमा दावा-समुद्री बीमा अधिनियम, 1963। 35 (3) और 36 (3)।

समुद्री बीमा अधिनियम, 1963: एसएस। 35 (3) और 36 (3)-वचन वारंटी की प्रकृति और इसकी

छूट-आयोजितः वारंटी के उल्लंघन का स्वचालित परिणाम है

बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन-दायित्व के इस तरह के निर्वहन के लिए बीमाकर्ता से किसी भी स्पष्ट आचरण या प्रतिनिधित्व की आवश्यकता नहीं होती है।

– हालाँकि, वारंटी के उल्लंघन की छूट बीमा अनुबंध में कुछ शर्तों को शामिल करके या

संस्थान कार्गो खंड में या एक प्रतिनिधित्व द्वारा बहिष्करण खंड

या बीमाकर्ता का आचरण।

याचिका खारिज करते हुए कोर्ट ने कहा,

पकड़नाः 1.1 समुद्री कार्गो कवर नोट के साथ-साथ

समुद्री बीमा नीति में कहा गया है कि संस्थान वर्गीकरण

खंड (आई. सी. सी.) बीमा की वारंटी/शर्तों में से एक होगा। इसके अतिरिक्त, कवर नोट के खंड 6 में निर्धारित किया गया है कि

विषय पोत को वर्तमान आई. सी. सी. के अनुरूप होने की आवश्यकता है, जिसके अभाव में, बीमा कवर एक अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान के अधीन होगा। [पैरा 5] [177-ए-बी]

1.2 आई. सी. सी. का मसौदा तैयार किया जाता है और लॉयड के विपणन संघ (एक प्रमुख संगठन) की संयुक्त माल समिति द्वारा जारी किया जाता है।

लंदन में समुद्री बीमा बाजार) बीमा और शिपिंग हितों के परामर्श से। आमतौर पर यह समझा जाता है कि यह 'वर्गीकरण' उस पोत की समुद्री योग्यता से संबंधित है जिसमें माल ले जाया जाता है। आई. सी. सी. 01/01/2001 यह सुनिश्चित करने के लिए दो आवश्यकताओं को लागू करता है कि पोत समुद्री योग्यता के एक निश्चित न्यूनतम मानक का अनुपालन करता है। पहला एक वर्गीकरण आवश्यकता है जिसके लिए आवश्यक है कि पोत को एक वर्गीकरण सोसायटी के साथ वर्गीकृत किया जाना चाहिए जो वर्गीकरण समितियों के अंतर्राष्ट्रीय संघ ('आई. ए. सी. एस.') का सदस्य/सहयोगी सदस्य है या, विशेष रूप से तटीय व्यापार में लगे जहाजों के मामले में, एक राष्ट्रीय ध्वज सोसायटी। दूसरा एक उम्र है

बीमित पोत के संबंध में सीमा। [पैरा 5] [177-बी-डी; 178 ई-एफ]

1.3 एक बीमाकर्ता/बीमाकर्ता आमतौर पर गुणवत्ता पर भरोसा करेगा।

आई. ए. सी. एस. सदस्य सोसायटी के साथ वर्गीकृत एक पोत के लिए उचित प्रीमियम जारी करने के लिए तैयार रहें। दूसरी ओर, बीमाकर्ता एक गैर आई. ए. सी. एस. सदस्य समाज द्वारा वर्गीकृत पोत के संबंध में यात्रा के लिए उच्च प्रीमियम की मांग कर सकता है, या बीमा कवर को पूरी तरह से अस्वीकार कर सकता है। इसलिए, आई. सी. सी. यह सुनिश्चित करने के लिए आधार रेखा के रूप में आई. ए. सी. एस. के सदस्य के साथ वर्गीकरण निर्धारित करता है कि

पॉलिसी में अंडरराइटर के लिए कम जोखिम शामिल है। [पैरा 5] [17-ई-एफ] 1.4 एन. सी. डी. आर. सी. ने आई. सी. सी. के पुराने संस्करण, यानी 1978 के संस्करण पर भरोसा किया है। आई. सी. सी. के 1978 संस्करण को प्रतिस्थापित किया गया था

आईसीसी 13/4/92, आईसीसी 1/8/97, और आईसीसी 01/01/2001। आई. सी. सी. 01/01/2001 आई. सी. सी. का सबसे हालिया संस्करण है, और वह जो वर्तमान मामले के उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है। द.

आई. सी. सी. का सबसे हालिया संस्करण, यानी आई. सी. सी. 01/01/2001 अपीलार्थी के मामले में मदद नहीं करता है क्योंकि यह इसके आयात में सख्त है। अंग्रेजी न्यायशास्त्र इस प्रकार का लाभ उठाने के लिए दो आवश्यकताओं को निर्धारित करता है। ' अभिनिर्धारित 'प्रावधान-पहला, अंडरराइटर को' शीघ्र अधिसूचना ', और दूसरा, उचित मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. पर कवर की उपलब्धता।

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

1.5 आई. सी. सी. 01/01/2001 के उपखंड 1 में प्रावधान है कि मालवाहक हित बीमा अंडरराइटरों को तुरंत सूचित करने के लिए बाध्य हैं। यदि माल एक ऐसे पोत द्वारा ले जाया जा रहा है जिसे आई. सी. सी. में निर्धारित के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है, और इसका खंड 5 यह स्पष्ट करता है कि ऐसी जानकारी प्रदान करने में विफलता से बीमा कवर को बाहर कर दिया जाएगा। बीमाकर्ता को इस तरह के गैर-अनुपालन के बारे में सूचित करना और पहले से ही एक उचित प्रीमियम के लिए बातचीत करना बीमाकृत का दायित्व है। [पैरा 5 और 5.2] [17-जी-एच; 180-ए; 181-एफ]

1.6 इस प्रकार, जहां एक पोत को आई. सी. सी. के संदर्भ में एक मान्यता प्राप्त वर्गीकरण समाज के साथ वर्गीकृत नहीं किया गया है, वहां द्वारा किया गया कोई भी नुकसान

माल के मालिक को बीमा कवर के दायरे से बाहर रखा जाएगा। इसके अलावा, मालवाहक मालिक को तुरंत अंडरराइटर को सूचित करने और जहाज के लिए एक अतिरिक्त प्रीमियम के लिए बातचीत करने की आवश्यकता होती है।

1.7 तत्काल मामले में, यह स्पष्ट है कि न तो विषय पात्र आईसीसी खंड के अनुपालन में था, न ही था अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को इस तरह के गैर-अनुपालन के बारे में शीघ्र सूचना दी। अपीलार्थी ने अपने पत्र में [2020] 6 एस. सी. आर. को सूचित किया था।

उत्तरदाता कि पोत 'आई. आर. एस.' श्रेणी का है। हालाँकि, 'आई. आर. एस.' का पूर्ण रूप निर्दिष्ट नहीं किया गया था। अपीलार्थी ने तर्क दिया है कि एन. सी. डी. आर. सी. ने 'आई. आर. एस.' शब्द की गलत व्याख्या करते हुए इसका अर्थ 'भारतीय नौवहन रजिस्टर' किया और यह कि विषय पोत वास्तव में अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर के साथ पंजीकृत और वर्गीकृत किया गया था। हालाँकि, अंतर्राष्ट्रीय की आधिकारिक वेबसाइट

शिपिंग रजिस्टर से पता चलता है कि इसका आधिकारिक संक्षिप्त नाम 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी' है। जबकि 'आई. आर. एस.' 'इंडियन रजिस्टर ऑफ शिपिंग' का आधिकारिक संक्षिप्त नाम है। इसलिए अपीलार्थी का यह तर्क कि 'आई. आर. एस.' अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर को संदर्भित करता है, प्रथम दृष्टया नहीं है

टिकाऊ। [पैरा 5,7] [189-ई-एच; 190-ए]

अपीलार्थी का मामला आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी. आई. ए. सी. एस. की 12 मान्यता प्राप्त सदस्य समितियों में से एक नहीं है। बल्कि, यह आई. आर. एस. है जो आई. ए. सी. एस. का सदस्य है। अपीलार्थी का यह मामला कभी नहीं रहा है कि विषय पोत को भारतीय नौवहन रजिस्टर द्वारा वर्गीकृत किया गया था। यह भी अपीलार्थी का मामला नहीं है कि विषय पोत को राष्ट्रीय ध्वज सोसायटी के साथ वर्गीकृत किया गया था। अतः, अपीलार्थी ने वर्गीकरण का उल्लंघन किया था आई. सी. सी. के खंड 1 में निहित आवश्यकता।

[पैरा 5.7] [190-डी-एफ] एम/एस राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

1.10 अपीलार्थी द्वारा प्रत्यर्थी को भेजे गए दिनांकित 26.5.2010 पत्र, जहाज के विवरण के संबंध में, नहीं हो सकता है

समुद्री माल खंड भले ही अपीलार्थी के पास विषय पोत के वर्गीकरण को साबित करने के लिए रिकॉर्ड पर कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं था। हालांकि, किसी भी पक्ष ने नेतृत्व नहीं किया है इस बात का सबूत कि क्या प्रतिवादी उचित प्रीमियम के लिए पॉलिसी का बीमा करने के लिए सहमत होता यदि विषय पात्र का सही विवरण प्रकट किया जाता। इसलिए यह उचित नहीं है।

उसी पर किसी भी निष्कर्ष को दर्ज करना। किसी भी मामले में, ऐसा प्रश्न इसलिए नहीं उठता है क्योंकि अपीलार्थी ने "शीघ्र" प्रदान नहीं किया है।

अधिसूचना "सबसे पहले। इसलिए, जैसा कि आई. सी. सी. के खंड 5 के तहत प्रदान किया गया है, बीमाकर्ता की देयता स्वचालित रूप से समाप्त हो जाती है। [पैरा 5.9] [191-सी-ई]

1.13 नतीजतन, अपीलार्थी ने आवश्यक समुद्री बीमा पॉलिसी में निहित वारंटी का उल्लंघन किया था।

आई. सी. सी. के अनुसार वर्गीकृत किया जाने वाला विषय पोत, और वारंटी के इस तरह के उल्लंघन ने बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन किया। [पैरा 5.9] [191-एफ] [2020] 6 एस. सी. आर.

2.1 वारंटी बीमित व्यक्ति पर कुछ दायित्व लगाती है, और समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 की धारा 35 (3) यह पूरी तरह से स्पष्ट करती है कि वारंटी का पालन करने की आवश्यकता है, भले ही इसका गैर-अनुपालन माल ले जाने में शामिल जोखिम को भौतिक रूप से प्रभावित करता है या नहीं। एक परिणाम के रूप में, जब वारंटी का पालन नहीं किया जाता है, यानी वारंटी का उल्लंघन होता है, तो बीमाकर्ता को धारा 35 (3) के आधार पर इस तरह के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है। शुरुआत में, इसलिए, यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि 1963 के अधिनियम की योजना स्पष्ट है क्योंकि वारंटी के उल्लंघन का स्वतः परिणाम बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन है। दायित्व के इस तरह के निर्वहन के लिए किसी अभिव्यक्ति की आवश्यकता नहीं होती है।

2.2 हालाँकि, 1963 के अधिनियम की धारा 36 (3) में प्रावधान है कि बीमाकर्ता वारंटी के उल्लंघन को माफ कर सकता है। इस तरह की छूट कुछ शर्तों को शामिल करके या उनके माध्यम से की जा सकती है। बीमा अनुबंध, जैसे कि आई. सी. सी. में 'आयोजित कवर' खंड या संस्थान कार्गो खंडों में पाया जाने वाला बहिष्करण खंड, या बीमाकर्ता के प्रतिनिधित्व या आचरण द्वारा। [पैरा 6] [192-जी-एच; 193-ए]

2.3 यह आमतौर पर समझा जाता है कि समुद्री बीमा के संदर्भ में एक छूट, इसके अलावा पहले से ही प्रदान की गई है

बीमा अनुबंध में 'संरक्षित' या ऐसी अन्य शर्तों में दो तत्व शामिल होने चाहिए, अर्थात् (i) बीमाकर्ता का ज्ञान, और (ii) बीमाकर्ता का स्पष्ट प्रतिनिधित्व। इन दोनों तत्वों की उपस्थिति अपरिहार्य है। [पैरा 6.3] [194-ई-एफ]

2.4 भले ही बीमाकर्ता एक स्पष्ट प्रतिनिधित्व करता हो

कि वह अनुबंध की पुष्टि करेगा और नुकसान की क्षतिपूर्ति करेगा, यदि बीमाकर्ता यह साबित कर सकता है कि ऐसा प्रतिनिधित्व इस जानकारी के बिना किया गया था कि बीमित व्यक्ति की ओर से वारंटी का उल्लंघन किया गया था, तो बीमाकर्ता का दायित्व उस तारीख से समाप्त हो जाएगा जिस दिन वारंटी का उल्लंघन किया गया था। इसी तरह, बीमाकर्ता की ओर से केवल यह जानकारी कि इसका उल्लंघन हुआ था

वारंटी छूट के बराबर नहीं होगी, उस प्रभाव के लिए एक स्पष्ट प्रतिनिधित्व के अभाव में।

[पैरा 6.3] [194-एफ-एच] एम/एस राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

2.5 जहां तक ज्ञान के तत्व का संबंध है, यदि बीमित माल ले जाने वाले जहाज को नुकसान होता है, और बीमाकर्ता इस बात की जांच करना चाहता है कि वारंटी का उल्लंघन हुआ है या नहीं, तो बीमाकर्ता को तब तक कोई जानकारी नहीं दी जा सकती है जब तक कि ऐसा न हो। जाँच पूरी हो गई है। एक बार जब ज्ञान हो जाता है, तो दूसरा तत्व, अर्थात, स्पष्ट प्रतिनिधित्व कार्य में आता है। प्रतिनिधित्व ऐसी प्रकृति का होना चाहिए कि यह पर्याप्त हो

बीमित व्यक्ति यह निष्कर्ष निकालने के लिए कि बीमाकर्ता वारंटी के उल्लंघन के बारे में जानता है और उसने इस तरह के उल्लंघन को माफ करने और नुकसान की क्षतिपूर्ति करने का विकल्प चुना है। ये तत्व मौजूद हैं या नहीं, इसका निर्धारण उन मामलों में अधिक जटिलता मानता है जहां इस तरह का प्रतिनिधित्व बीमाकर्ता के एजेंट से आता है, या जहां ऐसे एजेंट को उल्लंघन की जानकारी होती है। हालांकि, बीमाकर्ता के एजेंट द्वारा किए गए अभ्यावेदन के संबंध में ये तर्क नहीं उठाए गए हैं और इसलिए, ऐसे मुद्दों को वर्तमान मामले के उद्देश्यों के लिए संबोधित करने की आवश्यकता नहीं है। [पैरा 6.4] [195-ए-सी] 2.6 तत्काल मामले में, हालांकि प्रतिवादी ने शुरू में विवरण जाने बिना 14.5.2010 दिनांकित कवर नोट जारी किया

जिस पोत में अपीलार्थी का माल ले जाया जाना था, उसने बाद में समुद्री बीमा पॉलिसी जारी की। 'आई. आर. एस.' के कथित वर्गीकरण सहित विषय पोत का विवरण प्राप्त किया गया था। हालांकि, जहां आई. सी. सी. का महत्व निस्संदेह 'ओपन-कवर' बीमा के मामलों में अधिक महत्वपूर्ण है, जहां माल ले जाने वाले जहाज के विशिष्ट विवरण बीमाकर्ता को ज्ञात नहीं हैं, एक 'संकाय' बीमा पॉलिसी जिसमें विषय पोत का विवरण निर्दिष्ट किया गया है, आई. सी. सी. के साथ पारस्परिक रूप से अनन्य होने की आवश्यकता नहीं है। प्रत्यर्थी द्वारा केवल औपचारिक रूप से समुद्री बीमा पॉलिसी जारी करने से पोत के वर्गीकरण की 'स्वीकृति'/छूट या इसकी कमी का संकेत नहीं मिलता है। [पैरा 6.1] [193-ए-ई]

2.7 अपीलार्थी द्वारा यह तर्क दिया गया था कि गैर-अनुपालन

आई. सी. सी. के साथ समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 5 द्वारा माफ कर दिया गया था। हालाँकि, यह नहीं कहा जा सकता है कि आई. सी. सी. खंड 5 के अर्थ के भीतर एक 'निहित' वारंटी थी। यह मरीन कार्गो कवर दिनांक 14.5.2010 और मरीन इंश्योरेंस पॉलिसी के चेहरे पर कहा गया था कि ICC बीमा की वारंटी/शर्तों में से एक है। [पैरा 6.2] [193-जी-एच; 194-ए] [2020] 6 एस. सी. आर.

2.8 किसी भी मामले में, अपीलार्थी का रुख यह है कि विषय पात्र को 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी.' (जिसे उसने गलती से 'आई. आर. एस.' के रूप में संदर्भित किया है) के साथ वर्गीकृत किया गया था। आई. सी. सी. को अपनाने का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि बीमित व्यक्ति द्वारा चुना गया पोत आई. ए. सी. एस. की अच्छी तरह से स्थापित सदस्य समितियों में से एक के रूप में वर्गीकृत होने के कारण समुद्री योग्यता के कुछ न्यूनतम मानकों को पूरा करता है। अपीलार्थी, यह जानने के बाद कि विषय पोत को 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी.' के साथ वर्गीकृत किया गया था, जो न तो आई. ए. सी. एस. का सदस्य था और न ही है, इस तथ्य से अवगत था कि विषय पोत समुद्री बीमा पॉलिसी में निर्धारित समुद्री योग्यता के न्यूनतम मानक का अनुपालन नहीं कर रहा था। खंड 5 केवल समुद्री योग्यता की निहित वारंटी के उल्लंघन को माफ करता है जहां बीमाकृत को पोत की अयोग्यता की जानकारी नहीं थी। इसलिए, अपीलार्थी को नीति के खंड 5 द्वारा संरक्षित नहीं किया जाएगा, और यह नहीं कहा जा सकता है कि प्रत्यर्थी ने नीति के खंड 5 को शामिल करके अपीलार्थी के दावे से पहले वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया था। [पैरा 6.2] [194-ए-डी]

2.9 वर्तमान मामले के तथ्यों और परिस्थितियों के तहत,

वारंटी का उल्लंघन तब हुआ जब अपीलकर्ता ने प्रतिवादी को दिनांकित 26.5.2010 पत्र द्वारा सूचित किया कि विषय पोत को 'आई. आर. एस.' द्वारा वर्गीकृत किया गया था, जिससे संकेत मिलता है कि विषय पोत आई. सी. सी. के अनुरूप था। 18.7.2010 की आधी रात को विषय पोत के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद, अपीलार्थी ने सामान्य औसत गारंटी जारी करने का अनुरोध किया, और उसे 3.8.2010 पर जारी किया गया। शुरुआत में, जी. ए. ए. को प्रत्यर्थी द्वारा जारी 'फॉर्म बी' दिनांक 3.8.2010 में सामान्य औसत गारंटी केवल जहाज मालिकों और जी. ए. ए. की ओर से भुगतान करने का एक उपक्रम था। अपीलार्थी सामान्य औसत में उनके योगदान के लिए, जब और जब इस तरह के योगदान का पता लगाया गया था। यह गारंटी समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 2 के अनुसार जारी की गई थी, जिसके तहत प्रतिवादी सभी सामान्य औसत को कवर करने के लिए सहमत हुआ था।

और बचाव शुल्क। जिस समय उपरोक्त सामान्य औसत गारंटी दिनांक 3.8.2010 जारी की गई थी, उस समय भी प्रतिवादी था इस धारणा के तहत कि विषय पोत आईसीसी के अनुपालन में है। जाहिर है, इस तरह की धारणा पर आधारित था

अपीलार्थी द्वारा किया गया अभ्यावेदन कि विषय पात्र को आई. आर. एस. के साथ वर्गीकृत किया गया था। केवल अपने दावे का निपटारा करने वाले अभिकर्ता से दिनांकित ई-मेल द्वारा ही प्रत्यर्थी को पता चला कि विषय पात्र निर्धारित वर्गीकरण को पूरा नहीं करता है।

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

इसके बाद, प्रत्यर्थी ने गारंटी वापस ले ली और

अलग बचाव सुरक्षा का भुगतान करने से इनकार कर दिया। इसलिए, सामान्य औसत गारंटी जारी करने को छूट के रूप में नहीं समझा जा सकता है क्योंकि प्रतिवादी को, इस तरह के जारी होने की तारीख को, अपीलार्थी द्वारा की गई वारंटी के उल्लंघन की जानकारी नहीं थी और वह केवल सामान्य औसत में योगदान करने के अपने कर्तव्य को सद्भावना से पूरा कर रहा था, जैसा कि समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 2 द्वारा आवश्यक है। [पैरा 6.5] [195-डी-एफ]

2.10 इसके अलावा, किसी भी मामले में, सामान्य औसत गारंटी जारी करते समय, प्रतिवादी ने स्पष्ट रूप से यह नहीं कहा कि

यह आई. सी. सी. के गैर-अनुपालन से अवगत था और इसे माफ कर रहा था। वास्तव में, जिस क्षण वारंटी का उल्लंघन किया गया था

पता चला, प्रतिवादी ने वापस लेने के लिए कदम उठाए

सामान्य औसत गारंटी जो उनके द्वारा जारी की गई थी और अतिरिक्त बचाव सुरक्षा का भुगतान करने से इनकार कर दिया था, जो स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि वारंटी के उल्लंघन को माफ करने का कोई इरादा नहीं था। इसलिए, यह नहीं कहा जा सकता है कि प्रत्यर्थी ने अपने आचरण के माध्यम से वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया था या

अपीलार्थी द्वारा दावा किए जाने के बाद अभ्यावेदन। [पैरा 6.6] [196-डी-ई]

2.11 इस प्रकार, अपीलार्थी ने वारंटी का उल्लंघन किया था और प्रत्यर्थी द्वारा इसे माफ नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप

प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी के दावे को सही ढंग से अस्वीकार कर दिया। [पैरा 9] [197-बी]

एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज पीटीई लिमिटेड बनाम एक्सा

बीमा सिंगापुर पीटीई लिमिटेड [2001] एसजीसीए 24; थेम्स एंड मर्सी मरीन इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v. एच. टी. वान लान एंड कंपनी [1917] 2 के. बी. 48; लाइबेरियाई बीमा एजेंसी इंक. बनाम। मोसे [1977] 2 लॉयड के प्रतिनिधि 560; नाम क्वोंग

मेडिसिन एंड हेल्थ प्रोडक्ट्स कंपनी लिमिटेड v. चीन

बीमा कंपनी लिमिटेड [2002] 2 लॉयड के प्रतिनिधि। 591 ; काम

हिंग ट्रेडिंग (हांगकांग) लिमिटेड बनाम। लोगों का

चीन की बीमा कंपनी (हांगकांग) लिमिटेड और ए. एन. आर.

[2010] 4 एच. के. एल. आर. डी. 630-- संदर्भित।

जॉन डंट, समुद्री माल बीमा (सूचना कानून,

रूटलेज, 2009) 166-संदर्भित।

20] 6 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 971

2014 .

उपभोक्ता में राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग, नई दिल्ली के दिनांक 12.11.2013 के निर्णय और आदेश से

2012 की शिकायत संख्या 200।

पार्थिव के. गोस्वामी, सैयद नकवी, विनोद कुमार, राजेश कुमार, अधिवक्ता। अपीलार्थी के लिए। संतोष पॉल, वरिष्ठ अधिवक्ता। , सुधांशु दास, अक्षत विक्रम, सुश्री आरती सिंह, अधिवक्ता। उत्तरदाताओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

मोहन एम. शांतनागौदर, जे.

1. यह अपील राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग ('एन. सी. डी. आर. सी.') के दिनांक 12.11.2013 के फैसले से उत्पन्न होती है, जिसमें अपीलार्थी द्वारा दायर उपभोक्ता शिकायत को खारिज कर दिया गया है।

2. वर्तमान अपील को जन्म देने वाली घटनाओं की समयरेखा इस प्रकार है

निम्नलिखित हैः अपीलार्थी स्टील कॉइल सहित विभिन्न वस्तुओं के आयात-निर्यात के व्यवसाय में एक साझेदारी फर्म है। उत्तरदाता बीमा कंपनी ने एक समुद्री कार्गो कवर नोट जारी किया (इसके बाद चीन के किसी भी बंदरगाह से मुंबई बंदरगाह तक की यात्रा को कवर करते हुए 12,63, अमेरिकी डॉलर की राशि के लिए 14.5.2010 दिनांकित 'कवर नोट')। उपरोक्त कवर नोट में कहा गया था कि अपीलार्थी द्वारा उस पोत का आवश्यक विवरण प्रस्तुत करने के बाद एक नीति दस्तावेज जारी किया जाएगा जिसमें माल ले जाया जा रहा था। तदनुसार, अपीलार्थी ने 'खलीजिया-III' का विवरण, वह पोत जिसमें माल ले जाया जाना था (इसके बाद 'विषय पोत'), प्रतिवादी को दिनांकित 26.5.2010 पत्र के माध्यम से अग्रेषित किया। इस पत्र में कहा गया था कि विषय पोत मार्च 1985 में बनाया गया था, और इसके "वर्ग" को 'आई. आर. एस.' के रूप में निर्दिष्ट किया गया था। अपीलार्थी का मामला यह है कि उसने प्रतिवादी को विषय पात्र के संबंध में उपरोक्त विवरणों के साथ-साथ

प्रत्यर्थी का बीमा दलाल, विदेशी विक्रेता द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के अनुसार।

2.1 इसके बाद, हांगझोउ कोजेनरेशन (हांगकांग) कंपनी लिमिटेड (इसके बाद 'ओवरसीज सेलर') ने अपने एजेंट मेसर्स कीर्तनलाल एंड संस के माध्यम से 2000 मीट्रिक टन वजन के 80 प्रमुख गर्म रोल्ड स्टील कॉइल भेजे।

मुंबई बंदरगाह पर निर्वहन के लिए चीन के कैफीडियन बंदरगाह से अपीलकर्ता के लिए विषय पोत पर सवार हों।

विषय पोत एम/एस राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) वी. पर सवार था। ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

सात अन्य आयातकों के प्रमुख गर्म रोल्ड स्टील कॉइल की खेप जिन्होंने उन्हें उसी विदेशी विक्रेता से भी आयात किया था।

इसके बाद, प्रत्यर्थी के दलालों ने अपीलार्थी को एक एकल यात्रा नीति दिनांक 2.7.2010 (इसके बाद 'समुद्री बीमा पॉलिसी') जारी की।

2.2 विषय पोत 6.7.2010 पर मुंबई बंदरगाह पहुँचा और उसे माल के निर्वहन के लिए 14.7.2010 पर एक बर्थ आवंटित किया गया। हालांकि, निर्वहन के दौरान पोत की क्रेन की विफलता के कारण, आगे निर्वहन नहीं हो सका, और विषय पोत को बंदरगाह अधिकारियों के आदेश से आवंटित बर्थ से हटा दिया गया था। इसके बाद, 19.7.2010 पर, अपीलार्थी को पता चला कि 18.7.2010 की आधी रात को विषय पोत जमीन पर गिर गया था। इस प्रकार, दिनांकित 20.7.2010 पत्र द्वारा, अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को सूचित किया कि उनके समुद्री बीमा पॉलिसी के तहत दावा करने की संभावना है।

2.3 इसके बाद, जहाज मालिकों ने एम/एस की सेवाओं को नियुक्त किया। रिकवर करने के उद्देश्य से स्मिट सिंगापुर प्राइवेट लिमिटेड ('साल्वर्स')

मालवाहक। जहाज मालिकों ने मेसर्स रिचर्ड हॉग लिंडले को सामान्य औसत समायोजनकर्ता ('जी. ए. ए.') के रूप में भी नियुक्त किया। जी. ए. ए. ने अपीलार्थी और प्रत्यर्थी दोनों को 27.7.2010 दिनांकित एक ईमेल भेजा, जिसमें कहा गया कि स्थिति ने "सामान्य औसत" को जन्म दिया है। सामान्य की अवधारणा

औसत, समुद्री कानून में, एक नुकसान शमन उपाय को संदर्भित करता है जिसके तहत वे सभी जो एक समुद्री साहसिक कार्य में रुचि रखते हैं, वे सभी पक्षों के सामान्य हित के लिए जोखिम के समय में हुए नुकसान या खर्च के लिए आनुपातिक योगदान करते हैं। 1 उदाहरण के लिए, यदि कोई जहाज जमीन पर गिरता है, जैसा कि वर्तमान मामले में है, तो जहाज के मालिक और मालवाहक हित ऐसी घटना से होने वाले नुकसान की प्रतिपूर्ति के लिए पारस्परिक रूप से उत्तरदायी हैं। यदि यात्रा के संबंध में समुद्री बीमा का अनुबंध है, तो बीमाकर्ता आश्वस्त माल मालिक की ओर से राशि की प्रतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी होगा। तदनुसार, अपीलार्थी ने अपने बीमाकर्ता यानी प्रत्यर्थी से अनुरोध किया कि वह 'फॉर्म बी' में एक सामान्य औसत गारंटी जारी करे, जैसा कि

जीएए। परिणामस्वरूप प्रत्यर्थी ने योगदान के लिए अपीलार्थी की ओर से जी. ए. ए. का भुगतान करने के लिए सहमत होकर दिनांक 3.8.2010 की गारंटी जारी की।

1 कायराकी नौआशिया, समुद्री बीमा अनुबंधों में क्षतिपूर्ति का सिद्धांतः एक तुलनात्मक दृष्टिकोण (स्प्रिंगर, 2007) 161।

सामान्य औसत के साथ-साथ अन्य विशेष शुल्कों के लिए। ये दस्तावेज़ अपीलार्थी द्वारा जी. ए. ए. को प्रस्तुत किए गए थे।

2.4 सामान्य औसत गारंटी की प्राप्ति के बाद, जी. ए. ए. ने अपीलार्थी से प्रति व्यक्ति 25 की अलग बचाव प्रतिभूति का भुगतान करने का अनुरोध किया।

उनके माल के 'लागत, बीमा और माल ढुलाई' ('सी. आई. एफ.') मूल्य का प्रतिशत, जो 256,880 अमेरिकी डॉलर था। इसलिए, 5.8.2010 दिनांकित पत्र द्वारा, अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी से बचाव सुरक्षा जारी करने का अनुरोध किया। अपीलार्थी का तर्क है कि प्रत्यर्थी ने आवश्यकता के अनुसार अलग बचाव सुरक्षा जारी नहीं की, जिसके परिणामस्वरूप मुंबई बंदरगाह पर अपीलार्थी की खेप की रिहाई रोक दी गई, और इसे भारी नुकसान और आगे के नुकसान की संभावना के लिए उजागर किया गया। बचाव प्रतिभूति जारी नहीं करने के अलावा, प्रतिवादी ने 20.8.2010 दिनांकित पत्र द्वारा सूचित किया

अपीलार्थी कि वे समुद्री बीमा पॉलिसी में 'संस्थान वर्गीकरण खंड' ('आई. सी. सी.') का अनुपालन न करने के कारण विषय पोत पर अपीलार्थी की खेप के संबंध में उनके द्वारा पहले जारी सामान्य औसत गारंटी 'फॉर्म बी' को वापस ले रहे थे। 2.5 दुर्भाग्य से अपीलार्थी के लिए, 7.8.2010 पर जल में विषय पोत और एक नौसेना पोत के बीच टक्कर हो गई थी

मुंबई बंदरगाह के पास। 13.8.2010 पर, साल्वर्स ने माल पर एक समुद्री ग्रहणाधिकार का दावा किया। इसके अलावा, साल्वर्स ने अपीलार्थी और जहाज मालिकों के खिलाफ मध्यस्थता कार्यवाही शुरू की। उपरोक्त मध्यस्थता कार्यवाही के दौरान, साल्वर्स ने मुंबई के माननीय उच्च न्यायालय से अंतरिम आदेश प्राप्त किए, जिसमें अपीलार्थी को मुंबई बंदरगाह से अपनी खेप हटाने से रोक दिया गया। अंततः, 24.8.2010 दिनांकित आदेश के माध्यम से, उच्च न्यायालय ने निर्देश दिया कि अपीलार्थी को रुपये की राशि में बैंक गारंटी के रूप में प्रतिभूति प्रस्तुत करने पर अपनी खेप लेने की अनुमति दी जाएगी। 14 करोड़। अपीलार्थी ने निर्देशानुसार सुरक्षा प्रदान की और मुंबई पोर्ट ट्रस्ट से 3.9.2010 पर खेप की डिलीवरी ली। 2.12.2011 पर, मध्यस्थ ने एक पारित किया

अपीलार्थी और अन्य मालवाहक मालिकों के खिलाफ पुरस्कार, उन्हें साल्वर्स द्वारा की गई लागत की प्रतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी पाते हुए।

2.6 अपीलार्थी ने दिनांक 2.2.2012 के पत्र द्वारा प्रत्यर्थी से उसके द्वारा किए गए नुकसान का निपटान करने का अनुरोध किया, और दिनांक 2.12.2011 के उपरोक्त मध्यस्थता पुरस्कार की एक प्रति भी अग्रेषित की। 21.6.2012 पर एक कानूनी नोटिस भी भेजा गया था, जिसके बाद 4.7.2012 पर एक अनुस्मारक भेजा गया था, लेकिन इनका जवाब नहीं दिया गया। इसलिए, अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी के खिलाफ एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष एक उपभोक्ता शिकायत दर्ज की, जिसमें मुआवजे के लिए मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v.

सेवा में कमी और कानूनी और अन्य आनुषंगिक खर्चों के कारण होने वाले नुकसान के लिए। 2.7 प्रत्यर्थी ने एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष एक लिखित बयान दायर नहीं किया, और लिखित तर्कों पर विचार करने के लिए उसका अनुरोध था

अस्वीकार कर दिया। हालाँकि, प्रतिवादी के वकील को मामले में शामिल कानून के प्रश्नों पर मौखिक प्रस्तुतियाँ करने की अनुमति दी गई थी। एन. सी. डी. आर. सी. ने पाया कि अपीलकर्ता यह साबित करने में विफल रहा कि विषय पोत समुद्री बीमा पॉलिसी में बताए गए आई. सी. सी. के अनुपालन में था। इसने 9.8.2010 दिनांकित एक संचार का उल्लेख किया, जिसमें लंदन में प्रतिवादी के दावे का निपटारा करने वाले एजेंट ने प्रतिवादी को सूचित किया था कि विषय पोत को 10.10.2007 तक लॉयड के शिपिंग रजिस्टर के साथ वर्गीकृत किया गया था, जिसके बाद लॉयड ने उपरोक्त वर्गीकरण को वापस ले लिया था, और यह कि विषय पोत ICC के दायरे से बाहर प्रतीत होता है। एन. सी. डी. आर. सी. ने आगे पाया कि नुकसान की तारीख को विषय पोत 25 साल से अधिक पुराना था, यानी जब यह 18.7.2010 पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया था, और अपीलार्थी ने कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया था जिससे पता चलता है कि विषय पोत को 'आई. आर. एस.' के रूप में वर्गीकृत किया गया था। इसलिए शिकायत को खारिज कर दिया गया।

3. दोनों पक्षों के विद्वानों की सलाह सुनी।

3.1 अपीलार्थी के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि अंतर्राष्ट्रीय आयोग द्वारा विषय पोत को 'आई. आर. एस.' वर्गीकरण प्रदान किया गया था।

नौवहन का रजिस्टर ', जो एक स्वतंत्र वर्गीकरण समिति है। इसके अलावा, कवर नोट जारी होने के बाद, अपीलकर्ता ने विषय पात्र के बारे में सभी विवरण प्रदान किए थे, और प्रतिवादी से स्पष्ट रूप से पूछा था कि क्या विषय पात्र स्वीकार्य था। यह तर्क दिया गया था कि यदि प्रत्यर्थी ने समुद्री बीमा पॉलिसी जारी करने के समय संकेत दिया होता कि वर्गीकरण स्वीकार्य नहीं था, तो अपीलार्थी पॉलिसी खरीदने के लिए अतिरिक्त प्रीमियम का भुगतान कर सकता था। यह कवर नोट के खंड 6 की शर्तों के अनुसार है, जो इस प्रकार हैः

" 6 समुद्र द्वारा शिपमेंट के कवरेज के लिएः पोत इसके अनुरूप होगा

वर्तमान संस्थान वर्गीकरण खंड; अन्यथा कवर अतिरिक्त स्टीमर अतिरिक्त प्रीमियम के अधीन होगा जैसे कि कवरेज, टनभार के तहत, गैर-वर्गीकरण और अंडरराइटर के विवेक पर अतिरिक्त अनुमोदन नहीं।

विद्वान वकील ने समुद्री बीमा पॉलिसी के भीतर इंस्टीट्यूट मरीन कार्गो क्लॉज (ए) ('कार्गो क्लॉज') का भी उल्लेख किया, जो विषय पोत की समुद्री योग्यता की निहित वारंटी के किसी भी उल्लंघन के लिए छूट प्रदान करता है। उन्होंने तर्क दिया कि [2020] 6 एस. सी. आर की शर्तों के तहत।

कार्गो खंड में, प्रत्यर्थी को अपीलार्थी को क्षतिपूर्ति नहीं देने का अधिकार केवल तभी होगा जब अपीलार्थी या उसके सेवक ऐसी अयोग्यता के बारे में जानते हों। यह तर्क दिया गया था कि अपीलकर्ता केवल एक माल-आयातक था, न कि पोत का मालिक, और उसने विदेशी विक्रेता द्वारा प्रदान किए गए पोत के सभी विवरणों को सूचित किया था।

इसलिए, अपीलार्थी को विषय पात्र की अयोग्यता, यदि कोई हो, के बारे में गोपनीय नहीं कहा जा सकता था।

अंत में, यह तर्क दिया गया कि प्रत्यर्थी द्वारा क्षतिपूर्ति बीमित व्यक्ति को हुए नुकसान की राशि या दुर्घटना की प्रकृति पर निर्भर नहीं हो सकती है जो नुकसान का कारण बनी। यह तर्क दिया गया कि एक बार जब प्रतिवादी ने सामान्य औसत गारंटी प्रदान की, तो यह दावा करने से रोक दिया गया कि अपीलार्थी ने आई. सी. सी. का उल्लंघन किया था।

3.2 दूसरी ओर, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने तर्क दिया

कि आई. सी. सी. का स्पष्ट उल्लंघन हुआ था, क्योंकि अपीलकर्ता यह खुलासा करने में विफल रहा था कि लॉयड के शिपिंग रजिस्टर द्वारा विषय पोत को दिए गए वर्गीकरण को 10.10.2007 पर वापस ले लिया गया था। जहाँ तक आई. आर. एस. वर्गीकरण का संबंध है, यह प्रस्तुत किया गया था कि 'आई. आर. एस.' को भारतीय नौवहन रजिस्टर के रूप में संदर्भित किया गया है, न कि अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर के रूप में, जैसा कि अपीलार्थी ने दावा किया है। इसके अलावा, यह तर्क दिया गया कि हालांकि अपीलार्थी ने विषय पात्र के 'आई. आर. एस.' वर्गीकरण को साबित करने वाला प्रमाण पत्र होने का दावा किया था, लेकिन उसने न तो प्रतिवादी को उक्त प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया था, न ही उसे एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष प्रस्तुत किया था।

अपीलार्थी के इस तर्क के जवाब में कि प्रतिवादी को प्रदान करने में उसके आचरण द्वारा आई. सी. सी. के उल्लंघन का दावा करने से रोक दिया गया था।

सामान्य औसत गारंटी, यह प्रस्तुत किया गया था कि उस समय जब अपीलार्थी द्वारा ऐसी गारंटी मांगी गई थी, इसमें शामिल सभी पक्षों की प्राथमिकता अधिक से अधिक माल की बचत करके नुकसान को कम करना सुनिश्चित करना था। यह केवल विषय पोत की टक्कर के बाद था

07.08.2010 कि प्रत्यर्थी ने पोत की समुद्री योग्यता की जांच शुरू की, और पता चला कि यह समुद्री बीमा पॉलिसी जारी करने के समय एक वर्गीकृत पोत नहीं था। इसलिए, प्रस्तुत किया गया था

कि प्रत्यर्थी को आई. सी. सी. के उल्लंघन का दावा करने से केवल इसलिए नहीं रोका जाएगा क्योंकि उसने सद्भावना से सामान्य औसत गारंटी प्रदान की थी ताकि अपीलार्थी के नुकसान को कम किया जा सके।

4. अभिलेख पर सामग्री के हमारे अवलोकन और विद्वान वकीलों को सुनने के बाद, हम पाते हैं कि तत्काल मामले में दो मुद्दे उत्पन्न होते हैं:

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

पहला, क्या अपीलार्थी ने आई. सी. सी. के अनुपालन के संबंध में वारंटी का उल्लंघन किया था?

दूसरा, क्या प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी द्वारा वारंटी के ऐसे उल्लंघन को माफ कर दिया था?

5. पहले मुद्दे के संबंध में, यह विवादित नहीं है कि कवर नोट और समुद्री बीमा पॉलिसी दोनों में कहा गया है कि 'आईसीसी'

बीमा की वारंटी/शर्तों में से एक हो। इसके अतिरिक्त, कवर नोट के खंड 6, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, ने निर्धारित किया है कि विषय पोत को वर्तमान आई. सी. सी. के अनुरूप होने की आवश्यकता है, जिसके अभाव में, बीमा कवर एक अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान के अधीन होगा।

इस मोड़ पर, हम दायरे पर ध्यान केंद्रित करना उपयोगी पाते हैं और

समुद्री बीमा अनुबंधों में आईसीसी की प्रासंगिकता। आई. सी. सी. का मसौदा लॉयड के विपणन संघ (लंदन में एक प्रमुख समुद्री बीमा बाजार) की संयुक्त माल समिति द्वारा बीमा और नौवहन हितों के परामर्श से तैयार और जारी किया जाता है। आमतौर पर यह समझा जाता है कि यह 'वर्गीकरण' उस पोत की समुद्री योग्यता से संबंधित है जिसमें माल ले जाया जाता है। 2 नवीनतम का प्रासंगिक भाग आई. सी. सी. का संस्करण, जैसा कि 2001 में संशोधित किया गया था (आई. सी. सी. 01/01/2001 '), जो समुद्री बीमा पॉलिसी के समय लागू था, और आज तक लागू है, निम्नानुसार हैः

" पात्रों की गुणवत्ता

1 यह बीमा और पॉलिसी या खुले कवर में सहमत समुद्री पारगमन दरें केवल माल और/या वहन किए गए ब्याज पर लागू होती हैं। स्टील निर्माण के यांत्रिक रूप से स्व-चालित जहाजों द्वारा वर्गीकृत

एक वर्गीकरण सोसायटी के साथ जो हैः

1.1 अंतर्राष्ट्रीय संघ का सदस्य या सहयोगी सदस्य

वर्गीकरण समितियों का संगठन (आई. ए. सी. एस.), या 1.2 एक राष्ट्रीय ध्वज समाज जैसा कि नीचे खंड 4 में परिभाषित किया गया है, लेकिन केवल जहां पोत विशेष रूप से उस राष्ट्र के तटीय व्यापार में लगा हुआ है (जिसमें किसी देश के भीतर अंतर-द्वीप मार्ग पर व्यापार शामिल है)।

द्वीपसमूह जिसका वह राष्ट्र हिस्सा है)।

ऊपर के रूप में वर्गीकृत नहीं किए गए जहाजों द्वारा ले जाए जाने वाले माल और/या हितों को दरों और शर्तों पर सहमति के लिए हामीदारों को तुरंत सूचित किया जाना चाहिए। क्या इस तरह के समझौते से पहले कोई नुकसान होना चाहिए

प्राप्त कवर प्रदान किया जा सकता है लेकिन केवल तभी जब कवर होगा

2 जॉन डंट, समुद्री माल बीमा (सूचना कानून, रूटलेज, 2009) 166 देखें।

आयु सीमा 2 पात्र पोतों द्वारा ले जाए जाने वाले माल और/या ब्याज (जैसा कि ऊपर परिभाषित किया गया है) जो निम्नलिखित आयु सीमा से अधिक हैं, का बीमा पॉलिसी या खुली सुरक्षा शर्तों के अधीन किया जाएगा।

सहमत होने के लिए अतिरिक्त प्रीमियम।

10 वर्ष से अधिक आयु के थोक या संयोजन वाहक या अन्य पोत 15 वर्ष से अधिक आयु जब तक किः

2.1 सामान्य माल की ढुलाई के लिए उपयोग किया जाता है

के बीच व्यापार का स्थापित और नियमित पैटर्न

निर्दिष्ट बंदरगाह, और 25 वर्ष से अधिक पुराने नहीं हैं, या

2.2 कंटेनरशिप, वाहन वाहक के रूप में निर्मित किए गए थे या डबल-स्किन ओपन-हैच गैन्ट्री क्रेन वेसेल्स (ओ. एच. जी. सी.) और स्थापित और नियमित रूप से लगातार उपयोग किए जाते रहे हैं।

निर्दिष्ट बंदरगाहों की एक श्रृंखला के बीच व्यापार का पैटर्न, और 30 वर्ष से अधिक पुराना न हो। XXX

प्रस्तावित सूचना

5 जहाँ इस बीमा के लिए बीमाकृत को शीघ्र सूचना देने की आवश्यकता होती है।

अंडरराइटर के लिए, कवर करने का अधिकार इस पर निर्भर है

उस दायित्व का पालन "। (जोर दिया गया)

जैसा कि उपरोक्त से स्पष्ट है, आई. सी. सी. 01/01/2001 यह सुनिश्चित करने के लिए दो संशोधन लागू करता है कि पोत समुद्री योग्यता के एक निश्चित न्यूनतम उत्साह का अनुपालन करता है। पहला एक वर्गीकरण आवश्यकता है जिसमें कहा गया है कि पोत को एक वर्गीकरण सोसायटी के साथ वर्गीकृत किया जाना चाहिए और वह अंतर्राष्ट्रीय संघ एकीकरण समितियों ('आई. ए. सी. एस.') का सदस्य/सहयोगी सदस्य है या तटीय व्यापार में सक्रिय रूप से लगे जहाजों के मामले में, एक राष्ट्रीय ध्वज सोसायटी है। दूसरा बीमित पोत के संबंध में एक उद्धरण है। आई. ए. सी. एस. में 12 शामिल हैं

बेयर सोसायटी, जैसा कि नीचे सूचीबद्ध हैः

(i) अमेरिकन ब्यूरो ऑफ शिपिंग (ए. बी. एस.) ((ii) ब्यूरो वेरिटास

((iii) चाइना क्लासिफिकेशन सोसाइटी (सी. सी. एस.)

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

(iv) क्रोएशियाई शिपिंग रजिस्टर (सी. आर. एस.)

(v) डेट नोर्स्के वेरिटास-जर्मनिशर लॉयड (D.N.V.-G.L)

(xi) रजिस्ट्रो इटालियानो नवाले (R.I.N.A)
(xii) रूसी समुद्री शिपिंग रजिस्टर (आर. एस.)

अपने गुणवत्ता मानकों के बारे में आई. ए. सी. एस. द्वारा प्रदान किया गया आधिकारिक बयान यह समझने के लिए महत्वपूर्ण है कि किसी अन्य समाज के विपरीत आई. ए. सी. एस. के सदस्य-समाज के साथ एक मालवाहक जहाज के वर्गीकरण को यह निर्धारित करने के लिए एक पैमाना क्यों माना जाता है कि क्या यात्रा नीति है।

उचित रूप से बीमा किया जा सकता है। आई. ए. सी. एस. के सदस्यों को आई. ए. सी. एस. 'गुणवत्ता प्रणाली प्रमाणन योजना' (क्यू. एस. सी. एस.) का पालन करना होता है, जिसे 25 वर्षों के निरंतर विकास के बाद जहाज वर्गीकरण समितियों के लिए 'स्वर्ण मानक' माना जाता है। इसके अलावा, प्रत्येक आई. ए. सी. एस. सदस्य के पास यह सुनिश्चित करने के लिए अपनी 'आंतरिक गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली' होनी चाहिए कि वर्गीकृत जहाज गुणवत्ता के कुछ न्यूनतम मानदंडों को पूरा करते हैं। आई. ए. सी. एस. के सभी सदस्यों और ऐसी सदस्यता के लिए विचार किए जाने की इच्छा रखने वाली समितियों का लेखापरीक्षा स्वतंत्र प्रत्यायन निकायों द्वारा किया जाता है, जो आई. ए. सी. एस. के सदस्यों द्वारा जहाजों को दिए गए वर्गीकरण को और वैधता प्रदान करता है।

इस प्रकार, उपरोक्त से यह अनुमान लगाया जा सकता है कि एक अंडरराइटर/बीमाकर्ता आमतौर पर गुणवत्ता पर भरोसा करेगा, और उचित बीमा जारी करने के लिए तैयार रहेगा। आई. ए. सी. एस. सदस्य सोसायटी के साथ वर्गीकृत एक पोत के लिए प्रीमियम। दूसरी ओर, बीमाकर्ता द्वारा वर्गीकृत पोत के संबंध में यात्रा के लिए अधिक प्रीमियम की मांग कर सकता है, या बीमा कवर को पूरी तरह से अस्वीकार कर सकता है।

गैर-आई. ए. सी. एस. सदस्य सोसायटी। इसलिए, आई. सी. सी. यह सुनिश्चित करने के लिए आधार रेखा के रूप में आई. ए. सी. एस. के सदस्य के साथ वर्गीकरण निर्धारित करता है कि नीति

अंडरराइटर के लिए कम जोखिम शामिल है।

3 इंटरनेशनल एसोसिएशन ऑफ क्लासिफिकेशन सोसाइटीज, क्वालिटी प्रणाली प्रमाणन योजना (क्यू. एस. सी. एस.), एच. टी. पी.: //डब्ल्यू. डब्ल्यू. आई. ए. सी. एस. org. यूके/गुणवत्ता/गुणवत्ता प्रणाली-प्रमाणन-योजना-क्यूएससीएस/(अंतिम बार 2 फरवरी, 2020 को देखा गया)।

इसलिए, आई. सी. सी. 01/01/2001 के उपखंड 1 में प्रावधान किया गया है कि मालवाहक हित तुरंत बीमा अंडरराइटर को सूचित करने के लिए बाध्य हैं यदि माल को एक ऐसे जहाज द्वारा ले जाया जा रहा है जिसे आई. सी. सी. में निर्धारित के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है, और खंड 5 यह स्पष्ट करता है कि ऐसा प्रदान करने में विफलता जानकारी से बीमा कवर को हटा दिया जाएगा।

5.1 अपीलार्थी द्वारा यह तर्क दिया गया है कि एन. सी. डी. आर. सी. ने आई. सी. सी. के पुराने संस्करण, यानी 1978 के संस्करण पर भरोसा करने में गलती की है। हम अपीलार्थी के उक्त तर्क से सहमत हैं, क्योंकि आई. सी. सी. के 1978 के संस्करण को आई. सी. सी. 13/4/92, आई. सी. सी. 1/8/97 और आई. सी. सी. 01/01/2001 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, आई. सी. सी. 1/01/2001 आई. सी. सी. का सबसे हालिया संस्करण है, और जो वर्तमान मामले के उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है।

हालाँकि, आई. सी. सी. का सबसे हालिया संस्करण, यानी आई. सी. सी. 01/01/2001, जिसके कुछ हिस्सों को हमने पहले उद्धृत किया है, अपीलार्थी के मामले में मदद नहीं करता है क्योंकि यह इसके आयात में सख्त है। हम आई. सी. सी. और आई. सी. सी. के पुराने संस्करणों का तुलनात्मक विश्लेषण करना उपयोगी पाते हैं।

01/2001 इस संबंध में। आई. सी. सी. के पिछले संस्करणों के खंड 1 में कहा गया है कि, "इस बीमा में सहमत समुद्री पारगमन दरें केवल कार्गो और/या ब्याज पर लागू होती हैं जिन्हें निम्नलिखित वर्गीकरण समितियों में से एक द्वारा नीचे वर्गीकृत किया गया है।" इस वाक्यांश ने इस भ्रम को जन्म दिया था कि क्या वर्गीकरण आवश्यकता का पालन करने में पोत की विफलता का मतलब यह होगा कि जोखिम को पूरी तरह से कवर से बाहर रखा गया था या केवल यह कि प्रीमियम दर, जैसा कि सहमति हुई थी, अब लागू नहीं होगी और बीमित को एक अलग प्रीमियम दर का भुगतान करना होगा। 4 इसलिए, आई. सी. सी. 1-1-2001 में, उपखंड (1) को निम्नानुसार पढ़ने के लिए संशोधित किया गया थाः

" यह बीमा और समुद्री पारगमन दरें जैसा कि पॉलिसी या खुले कवर में सहमति हुई है, केवल कार्गो और/या ब्याज पर लागू होती हैं।

'बीमा' शब्द विशेष रूप से आई. सी. सी. में यह स्पष्ट करने के लिए जोड़ा गया था कि बीमा स्वयं, न कि केवल दर

प्रीमियम, वर्गीकरण आवश्यकता के अनुपालन के अधीन है। 5 इसके अलावा, 1978 के संस्करण ने प्रदान किया किः " उपरोक्त वर्गीकरण के अंतर्गत नहीं आने वाले यांत्रिक रूप से स्व-चालित जहाजों द्वारा ले जाए जाने वाले माल और/या हितों को शामिल किया जाता है।

प्रीमियम और सहमत होने की शर्तों के अधीन "। (जोर दिया गया)

4 डंट, ऊपर टिप्पणी 2,167 पर। 5 डंट, ऊपर टिप्पणी 2,167 पर।

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

उपरोक्त 'आयोजित कवर' प्रावधान ने बचत के रूप में काम किया

उन स्थितियों को पूरा करने के लिए खंड जहां एक बीमाकृत ने पाया कि जिस पोत में उनका माल ले जाया जा रहा था, वह आई. सी. सी. में वर्गीकरण और/या आयु की आवश्यकता से बाहर था। ऐसी स्थिति में बीमित माल का मालिक अभी भी बीमाकर्ता के साथ अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान के लिए बातचीत के अधीन बीमा कवर का लाभ उठा सकता है।

अंग्रेजी न्यायशास्त्र ऐसे 'आयोजित कवर' प्रावधानों का लाभ उठाने के लिए दो आवश्यकताओं को निर्धारित करता है-पहला, अंडरराइटर को 'शीघ्र अधिसूचना', और दूसरा, उचित वाणिज्यिक बाजार में कवर की उपलब्धता।

दरें। हालाँकि, ऊपर उद्धृत आई. सी. सी. 1978 में 'आयोजित कवर' प्रावधान के शब्दों में इन आवश्यकताओं को स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया था, जिससे यह आशंका पैदा हुई कि इसकी व्याख्या इस अर्थ में की जा सकती है कि बिना किसी एहतियाती उपायों के सभी मामलों में कवर प्राप्त किया जा सकता है।

आश्वासन के बाद। इसलिए, ऐसा प्रतीत होता है कि किसी भी भ्रम से बचने के लिए, उपरोक्त दो आवश्यकताओं को स्पष्ट रूप से शामिल करने के लिए आई. सी. सी. 01/01/2001 का मसौदा तैयार किया गया है। आई. सी. सी. 01/01/2001 के तहत, बीमाकृत को तुरंत बीमाकर्ता/अंडरराइटर को सूचित करना चाहिए यदि उन्हें पता चलता है कि माल ले जाने वाला जहाज वर्गीकरण आवश्यकता को पूरा नहीं करता है।

इसके अतिरिक्त, यदि पोत ऐसा है कि एक विवेकपूर्ण अंडरराइटर उचित प्रीमियम पर जोखिम को कम करने के लिए तैयार नहीं होगा, तो

बीमित व्यक्ति बीमा कवर का हकदार नहीं है। 6 ये आवश्यकताएँ महत्वपूर्ण हैं क्योंकि, जैसा कि पहले चर्चा की गई है, पोत का वर्गीकरण है

अंडरराइटर के निर्णय को प्रभावित करने के लिए एक महत्वपूर्ण कारक-इस संबंध में कि समुद्री यात्रा के लिए बीमा कवर जारी किया जाना चाहिए या नहीं।

5.2 हम वर्गीकरण आवश्यकता के गैर-अनुपालन के प्रभाव पर कुछ सामान्य कानून निर्णयों का उल्लेख करना उपयोगी पाते हैं।

आईसीसी। सिंगापुर और हॉन्गकॉन्ग की अदालतों को अक्सर इस सवाल का सामना करना पड़ा है और उन्होंने कहा है कि गैर-अनुपालन बीमाकर्ता के दावे को कवर से बाहर कर देगा और बीमाकर्ता को इस तरह के गैर-अनुपालन के बारे में सूचित करना और बातचीत करना बीमाकर्ता का बोझ है।

पहले से एक उचित प्रीमियम।

5.3 एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज पीटीई लिमिटेड बनाम। एक्सा इंश्योरेंस सिंगापुर पीटीई लिमिटेड [2001] एस. जी. सी. ए. 24, प्रतिवादी बीमा कंपनी ने उस मामले में अपीलार्थी को एक 'खुला कवर नोट' जारी किया, जो सोलोमन से लकड़ी के लट्ठों के शिपमेंट के संबंध में व्यापार था।

6 डंट, ऊपर नोट 2,168 पर।

तूतीकोरिन, भारत के द्वीप। उपरोक्त 'ओपन कवर' की शर्तों के तहत पक्षों के बीच व्यवस्था यह थी कि अपीलकर्ता प्रत्यर्थी के बीमा दलाल, विल्कॉम को विवरण प्रदान करेगा कवर नोट जारी करने के उद्देश्यों के लिए माल के विवरण और लोडिंग और निर्वहन के बंदरगाहों के संबंध में। हालांकि, ले जाने वाले जहाज का विवरण कवर नोट जारी होने के बाद घोषित किया जाना था। बीमा पॉलिसी केवल तभी जारी की जानी थी जब जहाज निर्वहन के बंदरगाह की ओर जा रहा था।

कवर नोट बीमाकर्ता की ओर से विल्कॉम द्वारा 9.5.1997 पर जारी किया गया था। 2.7.1998 पर, अपीलार्थी ने इन विवरणों को संप्रेषित किया

विल्कॉम के लिए जहाज, जिसमें यह भी शामिल है कि जहाज का वर्ग 'एचएसआर-100 ए 1' था। इसके बाद, बीमा पॉलिसी जारी होने से पहले, जहाज खो गया था। बीमाकर्ता को पता चला कि जहाज एक 'प्रेत जहाज' था, यानी जिसका कोई वैध वर्गीकरण नहीं है, किसी भी मान्यता प्राप्त जहाज रजिस्ट्री के साथ पंजीकृत नहीं है, और आमतौर पर अपराधियों द्वारा संचालित किया जाता है। इसलिए, बीमाकर्ता ने अपीलार्थी के दावे को इस आधार पर अस्वीकार कर दिया कि पोत ने आई. सी. सी. 13/4/92 (जो उस समय लागू आई. सी. सी. का संस्करण था) की आवश्यकताओं का पालन नहीं किया जैसा कि कवर नोट में निर्धारित किया गया था।

सिंगापुर की अपील अदालत ने अस्वीकृति को बरकरार रखा। इसने यह भी अभिनिर्धारित किया कि यद्यपि अपीलकर्ता मालवाहक कंपनी ने शीघ्र सूचना दी थी, लेकिन इसे 'होल्डेड कवर' खंड द्वारा सहेजा नहीं जाएगा क्योंकि यह उचित नहीं है। अंडरराइटर संदिग्ध वर्गीकरण पृष्ठभूमि वाले जहाज के लिए कवर जारी करने के लिए सहमत होगा, यहां तक कि उच्च प्रीमियम के लिए भी। यह ध्यान देने योग्य है कि एवरब्राइट वाणिज्यिक उद्यमों में उपरोक्त निर्णय

(उपरि) को आई. सी. सी. 13/4/92 के संदर्भ में प्रस्तुत किया गया था जब 'आयोजित कवर' प्रावधान में 'शीघ्र अधिसूचना' और 'उचित प्रीमियम की उपलब्धता' की आवश्यकताओं के लिए स्पष्ट रूप से प्रावधान नहीं था। हालाँकि, न्यायालय ने 'आयोजित कवर' की सामान्य कानून व्याख्या पर भरोसा किया, जैसा कि थेम्स और मर्सी मरीन इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम के निर्णयों में निर्धारित किया गया है। एच. टी. वान लान एंड कंपनी [1917] 2 के. बी. 48 और लाइबेरियाई बीमा एजेंसी आई. एन. सी. बनाम। मोस्से [1977] 2 लॉयड के प्रतिनिधि 560, उपरोक्त आवश्यकताओं को शामिल करने के लिए, और निम्नलिखित टिप्पणियाँ कीं:

" 35 इस खंड का अर्थ निकालने में, हमें यह ध्यान रखना चाहिए कि आई. सी. सी. को अपनाने का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि पोत चुना गया है।

बीमित व्यक्ति द्वारा अपना माल ले जाने के लिए समुद्री योग्यता और रखरखाव के कुछ मानकों को इस तथ्य के आधार पर पूरा करना होगा कि ले जाने वाले जहाज को अच्छी तरह से स्थापित में से एक द्वारा वर्गीकृत किया गया है।

आई. सी. सी. में सूचीबद्ध अंतर्राष्ट्रीय वर्गीकरण समितियाँ और मैसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v के अंतर्गत आती हैं।

ओरिएंटल सरेंस कंपनी लिमिटेड। [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

कुछ आयु सीमाएँ। एक खुले कवर बीमा में, जैसा कि वर्तमान मामले में, आई. सी. सी. को अपनाया जाता है और कवर नोट का हिस्सा बनता है, और मुख्य रूप से एक ऐसे मामले में शिपमेंट के बीमा के लिए प्रीमियम की सहमत दरों से निपटने का इरादा है जहां कवर प्रदान किया जाता है अंडरराइटर को ले जाने वाले जहाज का विवरण घोषित करने से पहले। जहां बाद में घोषित वाहक पोत का एक सूचीबद्ध वर्गीकरण है और यह आयु सीमा के भीतर है, आईसीसी लागू होता है। इस तरह के माल के बीमा के लिए प्रीमियम की सहमत दरें। हालाँकि, जहाँ घोषित वाहक पोत का कोई सूचीबद्ध वर्गीकरण नहीं है या वह आयु सीमा के भीतर नहीं है, वहाँ ऐसी सहमत दरें शिपमेंट के बीमा के लिए लागू नहीं होती हैं; लेकिन ऐसी स्थिति में, शिपमेंट, फिर भी, कवर किया जाता है और आयोजित कवर किए गए खंड के भीतर आता है, जो प्रीमियम के भुगतान के साथ-साथ अंडरराइटर और बीमित व्यक्ति के बीच सहमत होने की शर्तों के अधीन है। रॉबर्ट एच ब्राउन और पीटर बी रीड द्वारा समुद्री पुनर्बीमा (1981) में विद्वान लेखकों ने पृष्ठ 127 पर कहाः

> कार्गो ओपन कवर का संचालन करते समय अंडरराइटर नहीं होता है।

प्रत्येक जोखिम की अलग से जांच करने की स्थिति में, न ही ले जाने वाले जहाज के आधार पर इसका आकलन करने की स्थिति में। वह खुले आवरण के तहत घोषित सभी वैध घोषणाओं को स्वीकार करने के लिए बाध्य है। हालांकि, यह सुनिश्चित करने के लिए कि वह घटिया जहाजों के उपयोग या खराब प्रबंधन से उत्पन्न होने वाले अतिरिक्त जोखिम के अनुरूप प्रीमियम प्राप्त करता है, वह खुले आवरण के साथ एक "वर्गीकरण खंड" संलग्न करता है। इस खंड का प्रभाव विदेशी जहाजों द्वारा ले जाए जाने वाले शिपमेंट पर उच्च प्रीमियम दर लागू करना है जो वर्गीकरण खंड की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा नहीं करते हैं। आयोजित कवर खंड वास्तव में शिपर्स प्रदान करने के लिए एक सुरक्षा जाल है।

उनके माल के लिए एक कवर उस स्थिति में जब उनके द्वारा घोषित ले जाने वाले जहाज आई. सी. सी. में निर्दिष्ट वर्ग और आयु के अनुसार आवश्यकताओं को पूरा नहीं करते हैं, जो प्रीमियम के भुगतान और सहमत होने की शर्तों के अधीन है।

XXX

53 वर्तमान तथ्यों पर लौटते हुए, किसी को यह पूछना होगा कि क्या उचित है।

प्रीमियम की वाणिज्यिक दर तय की जा सकती थी, अगर पक्षों को साइरेना 1 पर माल की ढुलाई में शामिल जोखिम को प्रभावित करने वाले सभी तथ्यों के बारे में पता होता। कोई ध्यान नहीं दिया जाना चाहिए इस तथ्य को देखते हुए कि साइरेना 1 अंततः एक प्रेत जहाज निकला क्योंकि यह गलती से [2020] 6 एस. सी. आर. को ध्यान में रखना होगा।

"हताहत" जो बाद में हुआ। इसके बजाय, ध्यान उन सभी तथ्यों पर होना चाहिए जो 2 जुलाई 1998 को उपलब्ध थे।

(क) पोत को किसी भी मान्यता प्राप्त वर्गीकरण सोसायटी द्वारा वर्गीकृत नहीं किया गया था। इसके वर्गीकरण को एचएसआर-100 ए 1 के रूप में बताया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि किस वर्गीकरण समाज ने पोत को वर्गीकृत किया था। यह अनुमान लगाया गया था कि "एचएसआर" या तो ग्रीस की हेलेनिक शिपिंग रजिस्ट्री या होंडुरास शिपिंग रजिस्ट्री हो सकती है। एक उचित जाँच से पता चला होगा कि साइरेना 1 का कोई उचित वर्गीकरण नहीं था।

(ग) पोत लॉयड के जहाजों के रजिस्टर में सूचीबद्ध या नहीं पाया गया था।

(ई) कवर संस्थान कार्गो खंड (सभी जोखिम) शर्तों पर था।

(च) शिपमेंट एक चार्टर्ड शिपमेंट था, जिसमें बीमा किए जाने वाले कार्गो के आकार और मूल्य को ध्यान में रखते हुए अधिक जोखिम शामिल होता है।

54 हानि की घटना से पहले, यह संभवतः संभावना नहीं थी कि एक उचित और विवेकपूर्ण अंडरराइटर के साथ समाप्त होगा

उचित निश्चितता है कि साइरेना I एक प्रेत जहाज था। लेकिन ऐसा नहीं है कि एक उचित और विवेकपूर्ण अंडरराइटर शामिल जोखिमों के लिए बीमा प्रदान करने के लिए तैयार होगा। में।

हमारे विचार, जब उन तथ्यों का सामना किया जाता है जिन पर हमने चर्चा की है, तो एक उचित और विवेकपूर्ण हामी लेखक को जांच के लिए रखा जाएगा और जांच करने पर, वे पाएंगे कि इसका कोई रिकॉर्ड नहीं था।

साइरेना 1, और जो सामने आया वह एक अत्यधिक संदिग्ध पृष्ठभूमि वाला पोत होगा। स्पष्ट रूप से, पर्याप्त चेतावनी संकेत थे जो एक उचित और विवेकपूर्ण अंडरराइटर को बढ़े हुए जोखिमों को कवर करने के लिए उच्च प्रीमियम स्वीकार करने के बजाय कवर प्रदान करने से इनकार करने के लिए राजी करेंगे। यह विशेष रूप से इसलिए है क्योंकि आवश्यक पॉलिसी संस्थान कार्गो खंड (सभी जोखिम) की शर्तों पर थी और बीमा किया जाने वाला मूल्य अधिक था क्योंकि यह एक चार्टर्ड शिपमेंट था।

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

हमारा निर्णय, परिस्थितियों में, एक उचित वाणिज्यिक दर के शिपमेंट का बीमा करने के लिए प्रीमियम उपलब्ध नहीं होगा

साइरेना 1 पर लॉग ऑन करता है, और इसके परिणामस्वरूप एवरब्राइट होगा

अभिनिर्धारित खंड को सफलतापूर्वक लागू करने में सक्षम नहीं होना। '

(जोर दिया गया)

इस प्रकार, उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि मान्यता की कमी

कि उसमें अपीलार्थी को 'अभिगृहीत' खंड द्वारा सुरक्षित नहीं रखा जाएगा। ऐसा इसलिए है क्योंकि कोई भी अंडरराइटर/बीमाकर्ता उच्च बीमा राशि का बीमा करने के लिए सहमत नहीं होगा। मूल्य शिपमेंट, और एक जहाज से जुड़ी यात्रा के लिए उसके तहत उत्पन्न होने वाले सभी जोखिमों को शामिल करें जो संदिग्ध वर्गीकरण का है, भले ही बीमाकृत उसी के संबंध में अधिक प्रीमियम का भुगतान करने के लिए सहमत हो।

अदालत ने आगे कहा कि तथ्य यह है कि बीमाकर्ता ने नहीं किया था

जहाज के नष्ट होने से पहले अपीलार्थी को विशेष रूप से सूचित किया गया था कि जहाज को आई. सी. सी. में शामिल नहीं किया गया था, यह मौन या सहमति से रोकने का मामला नहीं होगा। बल्कि, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि यह सुनिश्चित करना बीमाकृत का दायित्व था कि शिपमेंट कवर नोट के नियमों और शर्तों का पालन करता है, जैसा कि न्यायालय द्वारा निम्नलिखित में स्पष्ट किया गया था। शर्तें:

ए. एक्स. ए. के साथ एवरब्राइट द्वारा प्रभावित एक संकाय बीमा नहीं था। जहाँ बीमाकृत माल का पूरा विवरण प्रदान करता है, जिसमें शामिल हैं -

पोत का प्रासंगिक विवरण, अंडरराइटर को

इस बात पर विचार कि क्या माल स्वीकार किया जाएगा

तत्काल बीमा। यहाँ पार्टियों ने किस लिए व्यवस्था की थी

एक खुला बीमा या एक खुला बीमा के समान,

जहाँ आई. सी. सी. को शामिल करते हुए एक कवर नोट पहली बार जारी किया गया था

माल की संभावित ढुलाई और संबंधित विवरण माल की घोषणा बाद में एवरब्राइट द्वारा ए. एक्स. ए. को की जानी थी।

कवर नोट का, और केवल तभी जब इस तरह का शिपमेंट अनुपालन करता है शर्तों के अनुसार शिपमेंट के लिए बीमा कवरेज होगा। ए. एक्स. ए.,

उनकी ओर से, एक जहाज को अस्वीकार करने का कोई अधिकार नहीं था जो अनुपालन करता था

नियम और शर्तें, लेकिन वे [2020] 6 एस. सी. आर. के लिए कोई बाध्यता के अधीन नहीं थे।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

एवरब्राइट को सूचित करें, यदि घोषित पोत के भीतर नहीं आता है

आई. सी. सी. की शर्तें "।

यह सच है कि एवरब्राइट में न्यायालय का तर्क इस तथ्य पर महत्वपूर्ण रूप से आधारित था कि प्रतिवादी बीमाकर्ता ने एक

' ओपन-कवर बीमा जिसमें बीमाकर्ता ने केवल माल के विवरण और यात्रा के मूल और गंतव्य के बंदरगाह के आधार पर एक कवर-नोट जारी किया था, और पोत के प्रासंगिक विवरण बीमाकर्ता को पहले से प्रदान नहीं किए गए थे। यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है क्योंकि वर्तमान मामले में, हालांकि प्रतिवादी ने शुरू में कवर नोट जारी किया था दिनांक 14.5.2010 (ऊपर) पोत का विवरण जाने बिना, इसने बाद में अपीलार्थी का संचार प्राप्त करने के बाद दिनांक 2.7.2010 की समुद्री बीमा पॉलिसी जारी की कि पोत को 'आई. आर. एस.' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

हालांकि, बाद के सामान्य-कानून निर्णयों ने माना है कि

हांगकांग के उच्च न्यायालय ने बीमित व्यक्ति के तर्क को खारिज कर दिया, यह मानते हुए कि संकाय बीमा कवर और आई. सी. सी. पारस्परिक रूप से अनन्य नहीं थे, और आई. सी. सी. वर्गीकरण की आवश्यकता ओपन-कवर बीमा में मौजूद से अलग नहीं थी। न्यायालय ने लाइबेरियाई बीमा एजेंसी (उपरोक्त) में बताए गए अंग्रेजी कानून के सिद्धांत की भी पुष्टि की, अर्थात, बीमा अनुबंधों में 'आयोजित कवर' खंड को उन मामलों में लागू नहीं किया जा सकता था जहां प्रीमियम की उचित वाणिज्यिक दर पर जोखिम का बीमा करना असंभव होता। 5.5 काम हिंग ट्रेडिंग (हांगकांग) लिमिटेड बनाम। पीपुल्स इंश्योरेंस कंपनी ऑफ चाइना (हांगकांग) लिमिटेड और ए. एन. आर.

630 , प्रत्यर्थी बीमा कंपनी ने अपीलकर्ता माल विक्रेता के दावे को इस आधार पर खारिज कर दिया कि ले जाने वाले जहाज को आई. सी. सी. के अनुपालन में वर्गीकृत नहीं किया गया था। यह ध्यान देने योग्य हो सकता है कि काम हिंग ट्रेडिंग (उपरोक्त) में, अपीलकर्ता मालवाहक कंपनी ने यह दिखाने के लिए एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया था कि पोत को अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर द्वारा वर्गीकृत किया गया था। हालाँकि, हांगकांग के उच्च न्यायालय द्वारा यह देखा गया कि अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर आई. ए. सी. एस. का सदस्य या सहयोगी सदस्य नहीं था, जैसा कि आई. सी. सी. 01/01/2001 द्वारा आवश्यक था।

अपीलार्थी द्वारा यह तर्क दिया गया था कि यह सत्यापित करने का भार है कि क्या

या जहाज को वर्गीकृत नहीं किया गया था, यह बीमाकर्ता पर था, और एक बार जब बीमाकृत ने बीमाकर्ता को जहाज का नाम प्रदान कर दिया था, तो बीमाकर्ता के पास जहाजों के रजिस्टरों/डेटाबेस से जहाज के वर्ग को सत्यापित करने का साधन था, और बाद में बीमाकर्ता द्वारा समुद्री कार्गो पॉलिसी जारी करना गैर-वर्गीकृत जहाज की स्वीकृति के बराबर था।

हांगकांग का उच्च न्यायालय, एवरब्राइट वाणिज्यिक उद्यमों में सिंगापुर अपील न्यायालय के फैसले का उल्लेख करते हुए

(उपर्युक्त) ने अभिनिर्धारित किया कि आई. सी. सी. 01/01/2001 के अनुसार, बीमित व्यक्ति यह खुलासा करने के लिए बाध्य था कि पोत को आई. सी. सी. के अनुसार वर्गीकृत नहीं किया गया था। अपीलार्थी के वकील ने एवरब्राइट को इस आधार पर अलग करने की कोशिश की कि काम हिंग में खुले कवर-नोट के बाद एक नीति जारी की गई थी। हालांकि, हांगकांग के उच्च न्यायालय ने माना कि पोत के वर्गीकरण का खुलासा करने का दायित्व एक निरंतर दायित्व था-बीमाकृत को बीमाकर्ता को एक 'त्वरित सूचना' प्रदान करने की आवश्यकता थी जब वह इस तथ्य से अवगत हो गया कि पोत गैर-वर्गीकृत था, भले ही ऐसी जानकारी पॉलिसी के पहले से ही प्राप्त होने के बाद भी पाई गई हो। जारी किया गया। हांगकांग के उच्च न्यायालय की निम्नलिखित टिप्पणियां तत्काल मामले के लिए प्रासंगिक हैं:

" 172. यह श्री बिलनी का साक्ष्य था, जिसे मैं अपने काफी संशोधित रूप में स्वीकार करता हूं, कि आई. सी. सी./1 श्रेणी की आवश्यकता केंद्रीय महत्व की है, और बीमा की एक शर्त का गठन करती है। मैं श्री झी के साक्ष्य को भी स्वीकार करता हूं कि इस तरह की आंतरिक जांच बीमाकर्ता द्वारा बनाया गया बीमाकर्ता वर्ग तक विस्तारित नहीं था, और किसी भी स्थिति में मेरा विचार यह है कि सिद्धांत के रूप में कि उत्पन्न हुई स्थिति में वादी बीमाकर्ता को 'त्वरित सूचना' द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए बाध्य था कि ले जाने वाला पोत ओपन कवर और एक वास्तविक नीति जारी करने के बाद दोनों के संदर्भ में एक "अनुमोदित" पोत था; ओपन कवर और कार्गो नीति प्रत्येक ने आईसीसी को शामिल किया, और मुझे इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह बीमाकर्ता पर एक निरंतर दायित्व होना चाहिए।

बीमाकृत का हिस्सा।

XXX

174. यह इस प्रकार है कि मैं वादी की इस दलील को अस्वीकार करता हूं कि पोत के गैर-अनुपालन वर्ग की खोज का कानूनी/प्रमाणिक 'बोझ' बीमाकर्ता पर है, जिसे ऐसी जानकारी के प्रकाश में, जो उसे तब अपनी इच्छा से पता चल सकती है, मूल्यांकन करना होगा कि क्या, और किन शर्तों पर, यह बढ़े हुए जोखिम को ग्रहण करने जा रहा है, जैसे कि मैं इस तर्क को अस्वीकार करता हूं कि कार्गो पॉलिसी का औपचारिक रूप से जारी करना प्रभावी रूप से बीमाकर्ता की स्थिति की स्वीकृति का निर्णायक है।

और/या कि इस तरह के जारी होने से एक 'गैर-आई. सी. सी.-वर्गीकृत' पोत, प्रभावी रूप से, किसी तरह आई. सी. सी./1 'अनुमोदित पोत में परिवर्तित हो जाता है।

XXX

179. तदनुसार, मैं इस तर्क को अस्वीकार करता हूं कि इस मामले की परिस्थितियों में बीमाकृत द्वारा बीमाकर्ता को दी गई जानकारी आई. सी. सी./1 शर्तों में 'त्वरित सूचना' का गठन किया गया (आई. सी. सी./1 के खंड 1 और 5 देखें), और इसके बाद बीमाकर्ता की जिम्मेदारी थी कि वह अनुमानित बीमाकृत द्वारा प्रदान किए गए प्राथमिक (लेकिन स्पष्ट रूप से अपूर्ण) डेटा से अपनी जांच करे, और उसके बाद

स्वीकृति के संदर्भ में या अन्यथा किसी भी ज्ञान के कारण बढ़े हुए जोखिम की किसी भी धारणा से उत्पन्न होने वाले रिक्त स्थान को भरने के लिए जो इस ले जाने वाले जहाज की 'गैर-आईसीसी-वर्गीकृत' स्थिति के बारे में प्राप्त किया गया हो सकता है।

180. मैं प्रथम प्रतिवादी के इस तर्क को स्वीकार करता हूं कि आई. सी. सी./1 का पूरा उद्देश्य-यहां तक कि एक स्पष्ट 'आयोजित कवर' खंड के अनुपस्थित होने पर भी-अंडरराइटर को जोखिम में डालना है, और यदि आश्वस्त व्यक्ति विस्तारित कवर की मांग करना चाहता है-उदाहरण के लिए, एक गैर-आई. सी. सी.-वर्गीकृत पोत के उपयोग के कारण-तो अंडरराइटर को "त्वरित नोटिस" (आई. सी. सी. के खंड 5 के अनुसार) दिया जाना चाहिए।

XXX

181. इस संदर्भ में मैं श्री बार्टलेट की इस दलील को दर्ज करता हूं और स्वीकार करता हूं कि वादी ने कभी भी इस मामले का अनुरोध नहीं किया कि उसने बीमाकर्ताओं को 'नोटिस' भेजा था, और वास्तव में कभी ऐसा नहीं किया, हालांकि उन्होंने नोट किया कि मुकदमे में श्री ससेक्स ने वादी के श्री सनी एनजी के 27 तारीख के नुकसान समायोजनकर्ताओं को एक ईमेल का उल्लेख किया था।

दिसंबर 2007 में इस तरह के 'नोटिस' शामिल हैं। मैं सहमत हूँ कि प्रस्तुत करें कि यह ईमेल स्पष्ट रूप से इस तरह का कुछ भी नहीं था, और कहा कि मैसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (IMPEX) v।

इससे अधिक नहीं कि यह अनुरोध के अनुसार दस्तावेजों को संलग्न कर रहा था ऐसे दस्तावेजों के लिए हानि समायोजनकर्ताओं से, और कोई उल्लेख नहीं किया

संशोधित बीमा शर्तों के लिए बातचीत में शामिल होने की इच्छा,

और इस प्रकार संभवतः एक 'नोटिस' का गठन नहीं कर सकता था और न ही इसका तात्पर्य हो सकता था बीमाकर्ताओं के लिए; वास्तव में, अपने साक्ष्य में सुश्री लुई ने पुष्टि की थी कि

वादी ने कभी दूसरे प्रतिवादी को भेजने के लिए नहीं भेजा था और न ही निर्देश दिया था

आई. सी. सी./1 के तहत बीमाकर्ता को ऐसी सूचना।

(जोर दिया गया)

इसलिए, जहां बीमाकर्ता आधारित बीमा पॉलिसी जारी करता है

बीमाकृत द्वारा प्रदान किए गए अधूरे या गलत विवरणों पर, यह पोत के अनुचित वर्गीकरण को स्वीकार करने के बराबर नहीं है। बीमाकृत का यह कर्तव्य है कि वह पॉलिसी जारी करते समय पोत का पूरा और सही विवरण प्रदान करे, चाहे बीमाकर्ता अपनी ओर से कोई उचित परिश्रम करे या नहीं। चूंकि अपीलार्थी द्वारा काम हिंग ट्रेडिंग (उपरोक्त) में ऐसी कोई त्वरित सूचना नहीं दी गई थी, इसलिए उच्च न्यायालय ने माना कि अपीलार्थी को बीमा कवर के दायरे से बाहर रखा गया था। उच्च न्यायालय ने आगे कहा कि भले ही ऐसा सबूत दिया गया हो, यह दिखाने के लिए कोई सबूत नहीं था कि प्रीमियम उचित बाजार शर्तों पर प्राप्त किया जा सकता था, और इसलिए 'आयोजित कवर' खंड लागू नहीं होगा।

5.6 इस प्रकार, उपरोक्त निर्णयों से यह देखा जा सकता है कि

आई. सी. सी. के संदर्भ में पोत को मान्यता प्राप्त वर्गीकरण सोसायटी के साथ वर्गीकृत नहीं किया गया है, माल के मालिक द्वारा किए गए किसी भी नुकसान को बीमा कवर के दायरे से बाहर रखा जाएगा। इसके अलावा, मालवाहक मालिक को तुरंत अंडरराइटर को सूचित करने और यदि पोत को आई. सी. सी. के अनुसार वर्गीकृत नहीं किया गया है तो अतिरिक्त प्रीमियम पर बातचीत करने की आवश्यकता होती है।

5.7 तत्काल मामले में, यह स्पष्ट है कि न तो विषय था

आई. सी. सी. खंड के अनुपालन में पात्र, और न ही अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को इस तरह के गैर-अनुपालन के बारे में शीघ्र सूचना दी थी। अपीलार्थी ने अपने दिनांकित 26.5.2010 (ऊपर) के पत्र में सूचित किया था कि

' आई. आर. एस. निर्दिष्ट नहीं किया गया था। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, अपीलार्थी ने तर्क दिया है कि एन. सी. डी. आर. सी. ने 'आई. आर. एस.' शब्द की गलत व्याख्या करते हुए इसका अर्थ 'इंडियन रजिस्टर ऑफ शिपिंग' किया है और यह कि विषय पोत वास्तव में 'इंटरनेशनल रजिस्टर ऑफ शिपिंग' के साथ पंजीकृत और वर्गीकृत किया गया था। शिपिंग '। हालाँकि, अंतर्राष्ट्रीय की आधिकारिक वेबसाइट का हमारा अवलोकन

शिपिंग रजिस्टर से पता चलता है कि इसका आधिकारिक संक्षिप्त नाम 'आईएनटीएलआरईजी' है। 7 इंटरनेशनल रजिस्टर ऑफ शिपिंग, 'अबाउट',,,,,,, देखें। //अंतरजाल में। org/के बारे में/।

जबकि 'आई. आर. एस.' भारतीय नौवहन रजिस्टर का आधिकारिक संक्षिप्त नाम है। 8 अतः अपीलार्थी का यह तर्क कि 'आई. आर. एस.'

अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर प्रथम दृष्टया टिकाऊ नहीं है। अपीलार्थी ने एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष अपनी शिकायत में यह भी कहा था कि विदेशी विक्रेता ने 11.6.2010 दिनांकित प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया था।

यह प्रमाणित करना कि विषय पोत संस्थान वर्गीकरण खंड के अनुसार एक अनुमोदित वर्गीकरण सोसायटी के साथ पंजीकृत था। इसके अलावा, उक्त प्रमाण पत्र के अनुसार, विषय पोत का वर्ग लॉयड के 100 ए 1 के बराबर था, और विषय पोत समुद्र योग्य था और 30 साल से अधिक पुराना नहीं था। हालांकि, पोत के वर्गीकरण का ऐसा कोई सबूत कभी भी प्रतिवादी को प्रदान नहीं किया गया था। यह सच है कि अपीलार्थी ने इस अपील की सुनवाई के दौरान इस न्यायालय के समक्ष 11.6.2010 दिनांकित प्रमाण पत्र रखा है। हालांकि, प्रमाण पत्र के अवलोकन से पता चलता है कि यह केवल एक स्व-प्रमाणन है जिसमें पोत

भले ही हम अपीलार्थी के इस तर्क को स्वीकार करते हैं कि पोत को अंतर्राष्ट्रीय नौवहन रजिस्टर (सुविधा के लिए इसके बाद 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी.') के साथ वर्गीकृत किया गया है, यह इसके मामले में मदद नहीं करता है क्योंकि आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी. नौवहन के 12 मान्यता प्राप्त सदस्य समितियों में से एक नहीं है। आई. ए. सी. एस. बल्कि, यह आई. आर. एस. है जो आई. ए. सी. एस. का सदस्य है। अपीलार्थी का यह मामला कभी नहीं रहा है कि विषय पोत को भारतीय नौवहन रजिस्टर द्वारा वर्गीकृत किया गया था। यह भी अपीलार्थी का मामला नहीं है कि विषय पोत को राष्ट्रीय ध्वज सोसायटी के साथ वर्गीकृत किया गया था। अतः हम पाते हैं कि अपीलार्थी ने आई. सी. सी. के खंड 1 में निहित वर्गीकरण आवश्यकता का उल्लंघन किया था।

5.8 अपीलार्थी द्वारा 26.5.2010 दिनांकित पत्र

जहाज के विवरण के संबंध में, प्रत्यर्थी को 'त्वरित अधिसूचना' नहीं कहा जा सकता है क्योंकि विषय पोत के वर्गीकरण का विवरण उसमें स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट नहीं किया गया था। प्रत्यर्थी कर सकता है

वी, सद्भावना से, यह मान लिया कि 'आई. आर. एस.' का अर्थ है कि विषय पोत को भारतीय नौवहन रजिस्टर के साथ वर्गीकृत किया गया था, और हो सकता है कि

8 इंडियन रजिस्टर ऑफ शिपिंग, 'अबाउट आई. आर. सी. क्लास', देखें। //डब्ल्यू. डब्ल्यू. इरक्लास। ओआरजी/आईआरक्लास के बारे में/।

मेसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) v. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

परिणामस्वरूप यह अनुमान लगाया गया कि विषय पात्र आई. सी. सी. खंड के दायरे में आता है।

यह केवल अलग बचाव प्रतिभूति जारी करने के लिए अपीलार्थी के अनुरोध के अनुसार था कि प्रत्यर्थी का दावा निपटान एजेंट, मेसर्स। डब्ल्यू. के. वेबस्टर एंड कंपनी, लंदन ने दिनांक 9.8.2010 के ई-मेल द्वारा उत्तरदाता को सूचित किया कि उनकी जांच के अनुसार, विषय पोत को केवल 10.10.2007 तक लॉयड के शिपिंग रजिस्टर के साथ वर्गीकृत किया गया था, जिसके बाद वर्गीकरण वापस ले लिया गया था। इसलिए इस ई-मेल से ही उत्तरदाताओं को पता चला कि आई. सी. सी. की शर्तों के अनुसार माल बीमा कवर के दायरे से बाहर हो सकता है। नतीजतन, हम पाते हैं कि 'शीघ्र अधिसूचना' की आवश्यकता पूरी नहीं हुई है, और 'आयोजित कवर' खंड के आवेदन के लिए कोई आधार नहीं है।

5.9 इसके अलावा, एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज (उपरोक्त) में सिंगापुर कोर्ट ऑफ अपील की टिप्पणियों के अनुसार, हम इस पर विचार करते हैं।

इस मामले के तथ्यों पर अत्यधिक संभावना नहीं है कि कोई भी विवेकपूर्ण अंडरराइटर समुद्री माल खंड (जिसमें नुकसान या क्षति के लगभग सभी जोखिम शामिल हैं) के तहत इतने उच्च मूल्य के शिपमेंट में शामिल जोखिम को कवर करने के लिए सहमत हुआ होगा, भले ही अपीलार्थी के पास विषय पोत के वर्गीकरण को साबित करने के लिए रिकॉर्ड पर कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं था। हालाँकि, दोनों में से किसी भी पक्ष ने इस बात का सबूत नहीं दिया है कि क्या प्रतिवादी उचित प्रीमियम के लिए पॉलिसी का बीमा करने के लिए सहमत होता यदि विषय पात्र का सही विवरण प्रकट किया जाता। इसलिए हम इस पर किसी भी निष्कर्ष को दर्ज करना उचित नहीं मानते हैं

एक ही। किसी भी मामले में, ऐसा प्रश्न इसलिए नहीं उठता है क्योंकि अपीलार्थी ने पहले "शीघ्र अधिसूचना" प्रदान नहीं की थी। इसलिए, जैसा कि आई. सी. सी. के खंड 5 के तहत प्रदान किया गया है, बीमाकर्ता की देयता स्वचालित रूप से समाप्त हो जाती है।

छुट्टी दे दी।

नतीजतन, हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि अपीलार्थी ने अपराध किया था

समुद्री बीमा पॉलिसी में निहित वारंटी का उल्लंघन जिसमें विषय पोत को आई. सी. सी. के अनुसार वर्गीकृत करने की आवश्यकता होती है, और वारंटी के इस तरह के उल्लंघन ने बीमाकर्ता के दायित्व को समाप्त कर दिया।

6. दूसरा मुद्दा जो तब हमारे विचार के लिए उत्पन्न होता है, वह यह है कि क्या प्रत्यर्थी ने अपने आचरण के माध्यम से या अपने किसी भी आचरण में ऐसा किया था। संचार, आई. सी. सी. की वर्गीकरण आवश्यकता के साथ विषय पोत के अनुपालन की आवश्यकता को माफ कर दिया। इस संबंध में, समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 ('1963 अधिनियम') की धारा 35 और 36 का उल्लेख करना उपयोगी हो सकता हैः

" 35. वारंटी की प्रकृति। - (1) एक वारंटी, निम्नलिखित में वारंटी से संबंधित धाराओं का अर्थ है एक वचन वारंटी, अर्थात एक वारंटी जिसके द्वारा बीमित व्यक्ति वचन देता है कि कुछ

विशेष कार्य किया जाएगा या नहीं किया जाएगा, या कि कुछ शर्त पूरी की जाएगी, या जिसके द्वारा वह अस्तित्व की पुष्टि या नकारात्मकता करता है तथ्यों की एक विशेष स्थिति।

(2) वारंटी व्यक्त या निहित हो सकती है।

(3) जैसा कि ऊपर परिभाषित किया गया है, वारंटी एक ऐसी शर्त है जिसका बिल्कुल पालन किया जाना चाहिए, चाहे वह जोखिम के लिए सामग्री हो या नहीं। यदि इसका इस प्रकार अनुपालन नहीं किया जाता है, तो किसी स्पष्ट प्रावधान के अधीन रहते हुए

पॉलिसी में, बीमाकर्ता को वारंटी के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है, लेकिन किसी भी दायित्व के प्रति पूर्वाग्रह के बिना।

उस तारीख से पहले उसके द्वारा किया गया।

वारंटी को किसी भी बाद के कानून द्वारा गैरकानूनी बना दिया जाता है। (2) जहाँ वारंटी टूटी हुई है, बीमाकृत स्वयं इस बचाव का लाभ नहीं उठा सकता है कि उल्लंघन को ठीक कर दिया गया है, और वारंटी

हारने से पहले अनुपालन किया।

(3) बीमाकर्ता द्वारा वारंटी का उल्लंघन माफ किया जा सकता है। "

वारंटी बीमित व्यक्ति पर कुछ दायित्व लगाती है, और धारा

35 (3) यह पूरी तरह से स्पष्ट करता है कि वारंटी का पालन करने की आवश्यकता है, भले ही इसका गैर-अनुपालन माल ले जाने में शामिल जोखिम को भौतिक रूप से प्रभावित करता है या नहीं। परिणाम के रूप में, जब एक वारंटी

अनुपालन नहीं किया जाता है, यानी वारंटी का उल्लंघन होता है, बीमाकर्ता को धारा 35 (3) के आधार पर इस तरह के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है। इसलिए, शुरुआत में यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि 1963 के अधिनियम की योजना स्पष्ट है क्योंकि उल्लंघन का स्वतः ही परिणाम होता है।

वारंटी बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन है। दायित्व के इस तरह के निर्वहन के लिए बीमाकर्ता से किसी भी स्पष्ट आचरण या प्रतिनिधित्व की आवश्यकता नहीं होती है।

हालाँकि, 1963 के अधिनियम की धारा 36 (3) में प्रावधान है कि बीमाकर्ता वारंटी के उल्लंघन को माफ कर सकता है। इस तरह की छूट या तो की जा सकती है या बीमा अनुबंध में कुछ शर्तों को शामिल करने के माध्यम से, जैसे मैसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (IMPEX) v.

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

आई. सी. सी. में 'आयोजित कवर' खंड या संस्थान कार्गो खंडों में पाए जाने वाले बहिष्करण खंड के रूप में, या बीमाकर्ता के प्रतिनिधित्व या आचरण द्वारा। हम पहले इस बात की जांच करेंगे कि क्या प्रत्यर्थी ने अनुबंध में कुछ शर्तों को शामिल करके वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया था।

6.1 तत्काल मामले में, हालांकि प्रतिवादी ने शुरू में पोत के विवरण को जाने बिना 14.5.2010 दिनांकित कवर नोट जारी किया

जिसमें अपीलार्थी का माल ले जाया जाना था, उसने बाद में 'आई. आर. एस.' के कथित वर्गीकरण सहित विषय पोत का विवरण प्राप्त होने के बाद समुद्री बीमा पॉलिसी जारी की। हालांकि, आई. सी. सी. का महत्व निस्संदेह 'ओपन-कवर' बीमा के मामलों में अधिक महत्वपूर्ण है, जहां माल ले जाने वाले जहाज के विशिष्ट विवरण बीमाकर्ता को ज्ञात नहीं हैं, जैसा कि नाम क्वोंग मेडिसिन (उपरोक्त) में आयोजित किया गया है, एक 'संकाय' बीमा पॉलिसी जिसमें विषय पोत का विवरण निर्दिष्ट किया गया है, आई. सी. सी. के साथ पारस्परिक रूप से अनन्य होने की आवश्यकता नहीं है।

यह अपीलार्थी का मामला नहीं है कि प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी द्वारा सूचित किए जाने के बावजूद समुद्री बीमा पॉलिसी जारी करने का विकल्प चुना था कि पोत गैर-वर्गीकृत था। बल्कि अपीलार्थी ने प्रतिनिधित्व किया था कि विषय पात्र 'आई. आर. एस.' श्रेणीबद्ध था। जैसा कि एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज और काम हिंग ट्रेडिंग में उल्लेख किया गया है

(ऊपर), यह प्रत्यर्थी का बोझ नहीं था कि उसने अपीलार्थी के दावे की जांच की और अपीलार्थी को सूचित किया कि विषय पात्र गैर-वर्गीकृत था। इसलिए, शुरुआत में यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि प्रत्यर्थी द्वारा समुद्री बीमा पॉलिसी को केवल औपचारिक रूप से जारी करना पोत के वर्गीकरण की 'स्वीकृति'/छूट या इसकी कमी का संकेत नहीं देता है।

6.2 इस मोड़ पर, समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 5 का उल्लेख करना उचित हो सकता है जो उत्पन्न होने वाले नुकसान को हटाने का प्रावधान करता है।

विषय पोत की अयोग्यता से।

" 5.1 किसी भी मामले में यह बीमा नुकसान या खर्च को कवर नहीं करेगा।

पोत या शिल्प की अयोग्यता से उत्पन्न होना।

5.2 अंडरराइटर जहाज की समुद्री योग्यता और जहाज को ले जाने की योग्यता की निहित वारंटी के किसी भी उल्लंघन को माफ कर देते हैं। विषय-वस्तु जो गंतव्य के लिए बीमित है, जब तक कि बीमित व्यक्ति या उनके कर्मचारियों को इस तरह की अयोग्यता या अयोग्यता की जानकारी न हो।

अपीलार्थी द्वारा यह तर्क दिया गया था कि आई. सी. सी. के गैर-अनुपालन को खंड 5 द्वारा माफ कर दिया गया था, जैसा कि ऊपर कहा गया है। हालाँकि, यह [2020] 6 एस. सी. आर. नहीं हो सकता है।

यह कहा जा सकता है कि आई. सी. सी. खंड 5 के अर्थ के भीतर एक 'निहित' वारंटी थी। यह मरीन कार्गो कवर दिनांक 14.5.2010 और मरीन इंश्योरेंस पॉलिसी के चेहरे पर कहा गया था कि ICC बीमा की वारंटी/शर्तों में से एक है। किसी भी मामले में, अपीलार्थी का रुख यह है कि विषय पात्र को 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी.' (जिसे उसने गलती से संदर्भित किया है) के साथ वर्गीकृत किया गया था।

बीमित व्यक्ति आई. ए. सी. एस. की सुस्थापित सदस्य समितियों में से एक के रूप में वर्गीकृत होने के कारण समुद्री योग्यता के कुछ न्यूनतम मानकों को पूरा करता है। अपीलार्थी, यह जानते हुए कि विषय पोत को 'आई. एन. टी. एल. आर. ई. जी.' के साथ वर्गीकृत किया गया था, जो न तो आई. ए. सी. एस. का सदस्य था और न ही है, इस तथ्य से अवगत था कि विषय पोत समुद्री बीमा पॉलिसी में निर्धारित समुद्री योग्यता के न्यूनतम मानक का अनुपालन नहीं कर रहा था। खंड 5 केवल समुद्री योग्यता की निहित वारंटी के उल्लंघन को माफ करता है जहां बीमाकृत को पोत की अयोग्यता की जानकारी नहीं थी। इसलिए, अपीलार्थी को नीति के खंड 5 द्वारा संरक्षित नहीं किया जाएगा, और यह नहीं कहा जा सकता है कि प्रत्यर्थी ने नीति के खंड 5 को शामिल करके अपीलार्थी के दावे से पहले वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया था। 6.3 अब हम इस बात की ओर रुख कर सकते हैं कि क्या प्रत्यर्थी ने अपने आचरण या किसी अभ्यावेदन द्वारा वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया है। दलीलों के दौरान, पक्षकारों के विद्वान वकील के सामने यह रखा गया कि क्या सामान्य औसत गारंटी के प्रावधान का कार्य वारंटी के उल्लंघन की छूट के बराबर है। आम तौर पर यह समझा जाता है कि समुद्री बीमा के संदर्भ में छूट, बीमा अनुबंध में पहले से ही 'संरक्षित' या ऐसी अन्य शर्तों के रूप में प्रदान की गई छूट के अलावा, दो तत्वों को शामिल करना चाहिए, अर्थात्, (i) बीमाकर्ता का ज्ञान, और (ii) बीमाकर्ता का स्पष्ट प्रतिनिधित्व। इन दोनों की उपस्थिति

तत्व अपरिहार्य हैं। उदाहरण के लिए, नुकसान की घटना के बाद, भले ही बीमाकर्ता एक स्पष्ट अभ्यावेदन देता है कि वह अनुबंध की पुष्टि करेगा और क्षतिपूर्ति करेगा।

हानि, यदि बीमाकर्ता यह साबित कर सकता है कि ऐसा अभ्यावेदन इस जानकारी के बिना किया गया था कि बीमित व्यक्ति की ओर से वारंटी का उल्लंघन किया गया था, तो बीमाकर्ता का दायित्व उस तारीख से समाप्त हो जाएगा जिस दिन वारंटी का उल्लंघन किया गया था। इसी तरह, बीमाकर्ता की ओर से केवल यह ज्ञान कि वारंटी का उल्लंघन हुआ है, मैसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (IMPEX) v नहीं होगा।

उस प्रभाव के लिए एक स्पष्ट प्रतिनिधित्व के अभाव में, एक छूट के लिए राशि। 9.

6.4 जहाँ तक ज्ञान के तत्व का संबंध है, यदि पात्र

बीमित माल को ले जाने से नुकसान होता है, और बीमाकर्ता इस बात की जांच करना चाहता है कि वारंटी का उल्लंघन हुआ था या नहीं, इस तरह की जांच पूरी होने तक बीमाकर्ता को कोई जानकारी नहीं दी जा सकती है। 10 एक बार ज्ञान है, दूसरा तत्व, अर्थात, असंदिग्ध प्रतिनिधित्व कार्य में आता है। प्रतिनिधित्व ऐसी प्रकृति का होना चाहिए कि बीमित व्यक्ति के लिए यह निष्कर्ष निकालना पर्याप्त हो कि बीमाकर्ता वारंटी के उल्लंघन के बारे में जानता है और उसने इस तरह के उल्लंघन को माफ करने और नुकसान की क्षतिपूर्ति करने का विकल्प चुना है। ये तत्व मौजूद हैं या नहीं, इसका निर्धारण उन मामलों में अधिक जटिलता मानता है जहां इस तरह का प्रतिनिधित्व बीमाकर्ता के एजेंट से आता है, या जहां ऐसे एजेंट को उल्लंघन की जानकारी होती है। हालांकि, बीमाकर्ता के एजेंट द्वारा किए गए अभ्यावेदन के संबंध में ये तर्क हमारे सामने नहीं उठाए गए हैं, और इसलिए, ऐसे मुद्दों को वर्तमान मामले के उद्देश्यों के लिए संबोधित करने की आवश्यकता नहीं है।

6.5 इस मामले के तथ्यों और परिस्थितियों के तहत, का उल्लंघन

वारंटी तब हुई जब अपीलार्थी ने प्रतिवादी को दिनांकित 26.5.2010 पत्र द्वारा सूचित किया कि विषय पोत को 'आई. आर. एस.' द्वारा वर्गीकृत किया गया था, जिससे संकेत मिलता है कि विषय पोत आई. सी. सी. के अनुरूप था। 18.7.2010 की आधी रात को विषय पोत के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद, अपीलार्थी ने सामान्य औसत गारंटी जारी करने का अनुरोध किया, और उसे 3.8.2010 पर जारी किया गया। शुरुआत में, जी. ए. ए. को प्रत्यर्थी द्वारा जारी 'फॉर्म बी' दिनांक 3.8.2010 में सामान्य औसत गारंटी केवल एक

अपीलार्थी की ओर से जहाज मालिकों और जी. ए. ए. को सामान्य औसत में उनके योगदान के लिए भुगतान करने का वचन, जब भी ऐसा हो

योगदान का निर्धारण किया गया। यह गारंटी समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 2 के अनुसार जारी की गई थी, जिसके तहत प्रतिवादी सभी सामान्य औसत और बचाव शुल्क को कवर करने के लिए सहमत हुआ था। खंड 2 इस प्रकार हैः

" 2. इस बीमा में सामान्य औसत और बचाव शुल्क शामिल हैं।

अनुबंध के अनुसार समायोजित या निर्धारित किया गया और/या शासी कानून और व्यवहार, जिससे बचने के लिए या

किसी भी कारण से नुकसान से बचने के लिए संबंध, सिवाय इसके कि

जिन्हें खंड 4,5,6 और 7 में या इसमें कहीं और बाहर रखा गया है

बीमा "।

(जोर दिया गया)

9 बारिस सोयेर, समुद्री बीमा में वारंटी (कैवेंडिश, 2001) 206-233। 10 उडम 209।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

समुद्री बीमा पॉलिसी के खंड 2 द्वारा आवश्यक सद्भावना के साथ सामान्य औसत (जैसा ऊपर बताया गया है) में योगदान करने के अपने कर्तव्य को पूरा करना। 6.6 इसके अलावा, किसी भी मामले में, सामान्य औसत गारंटी जारी करते समय, प्रत्यर्थी ने स्पष्ट रूप से यह नहीं कहा कि वह इसके बारे में जानता था

आई. सी. सी. के साथ गैर-अनुपालन और यह उसी को माफ कर रहा था। वास्तव में, जिस क्षण वारंटी के उल्लंघन का पता चला, प्रतिवादी ने उनके द्वारा जारी की गई सामान्य औसत गारंटी को वापस लेने के लिए कदम उठाए और अतिरिक्त बचाव सुरक्षा का भुगतान करने से इनकार कर दिया, जो स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि वारंटी के उल्लंघन को माफ करने का कोई इरादा नहीं था। इसलिए, यह नहीं कहा जा सकता है कि प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी द्वारा दावा किए जाने के बाद अपने आचरण या अभ्यावेदन के माध्यम से वारंटी के उल्लंघन को माफ कर दिया था।

7. चूँकि हम इस निष्कर्ष पर पहुँचे हैं कि बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन वारंटी के उल्लंघन के कारण किया गया था

आई. सी. सी. के भीतर वर्गीकरण आवश्यकता का अनुपालन न करने पर, हम वर्तमान मामले के उद्देश्य के लिए उसमें आयु सीमा आवश्यकता से निपटने के लिए इसे प्रासंगिक नहीं मानते हैं।

8. यह ध्यान देने योग्य है कि वर्तमान अपील की सुनवाई के दौरान, तीन अन्य पक्ष, अर्थात् के. अमीशकुमार ट्रेडिंग प्राइवेट लिमिटेड। लिमिटेड, बैजनाथ मेलाराम और विराज इम्पेक्स प्राइवेट लिमिटेड। लिमिटेड ('हस्तक्षेपकर्ता') ने वर्तमान अपील में क्रमशः 2016 का हस्तक्षेप आवेदन संख्या 3,2016 का संख्या 4 और 2016 का संख्या 5 दायर किया। उपरोक्त हस्तक्षेपकर्ताओं ने प्रतिवादी के खिलाफ व्यक्तिगत उपभोक्ता शिकायतें दायर कीं एन. सी. डी. आर. सी., जो वर्तमान में निर्णय के लिए लंबित हैं।

हस्तक्षेप करने वालों के आवेदनों को इस न्यायालय द्वारा दिनांक 27.10.2017 के आदेश के माध्यम से अनुमति दी गई थी। हम मैसर्स राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) वी. का निर्णय लेना उचित नहीं समझते हैं।

इस स्तर पर गुण-दोष पर हस्तक्षेप करने वालों के दावे, विशेष रूप से क्योंकि इनके लिए नियमों और शर्तों के बारे में तथ्य के अलग-अलग निष्कर्षों की आवश्यकता हो सकती है।

उत्तरदाता द्वारा उन्हें जारी की गई नीतियां, हस्तक्षेपकर्ताओं द्वारा उत्तरदाता को दी गई वारंटी आदि। इसलिए, हम निर्देश देते हैं कि हस्तक्षेप करने वालों को एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष अपने साक्ष्य दर्ज करने के लिए हटा दिया जाए और एन. सी. डी. आर. सी. से अनुरोध किया जाता है कि वे गुण-दोष के आधार पर मामलों की सुनवाई करें और हमारे द्वारा ऊपर बताए गए कानून के अनुसार जल्द से जल्द निर्णय लें।

9. इस प्रकार, हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि अपीलार्थी ने वारंटी का उल्लंघन किया था और उसे प्रत्यर्थी द्वारा माफ नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप

प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी के दावे को सही ढंग से अस्वीकार कर दिया।

10. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, एन. सी. डी. आर. ओ. के विवादित फैसले की पुष्टि हो जाती है, और अपील खारिज कर दी जाती है।

या

चिका खारिज

कल्पना के. त्रिपाठी