ਮੈਸਰਜ਼ ਰਾਜਨਕੁਮਾਰ ਐਂਡ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (ਇੰਪੈਕਸ)

v.

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

(2014 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 971)

ਫਰਵਰੀ 07, 2020

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾਗੌਦਰ ਅਤੇ
ਕੇ.ਐਮ. ਜੋਸਫ, ਜੇ.ਜੇ.

ਬੀਮਾ:

ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ - ਓਪਨ ਕਵਰ ਬੀਮਾ – ਲਈ ਦਾਅਵਾ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ - ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਨਕਾਰ - ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ – ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ - ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ – ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ: ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਕਲਾਜ਼ (ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ.) ਵਾਰੰਟੀ/ਸ਼ਰਤਾਂ ਡੀ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੀ ਬੀਮੇ ਦਾ - ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨਾ ਤਾਂ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਆਈਸੀਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਸੀ - ਇਹ ਵੀ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਬੀਮਾ ਦਾਅਵੇ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 - ਸ. 35 (3) ਅਤੇ 36(3).

ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963:

35 (3) ਅਤੇ 36 (3) - ਪ੍ਰੋਮਿਸਰੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਛੋਟ - ਰੱਖੀ ਗਈ: ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਨਤੀਜਾ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੈ - ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਛੋਟ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਜਾਂ ਵਿਵਹਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ

1.1 ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਕਲਾਜ਼ (ਆਈਸੀਸੀ) ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ / ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ

ਮੌਜੂਦਾ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 5] [177--]

1.2 ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਖਰੜਾ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਲੋਇਡਜ਼ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (ਇੱਕ ਪ੍ਰੀਮੀਅਰ) ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਬਾਜ਼ਾਰ) ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਹਿੱਤਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ. ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ 'ਵਰਗੀਕਰਨ' ਉਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਦੋ ਲੋੜਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਿਆਰ. ਪਹਿਲਾ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਹੈ
ਲੋੜ ਜਿਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀਜ਼ ('ਆਈਏਸੀਐਸ') ਦਾ ਮੈਂਬਰ /ਐਸੋਸੀਏਟ ਮੈਂਬਰ ਹੈ ਜਾਂ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੱਟੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਝੰਡਾ ਸੁਸਾਇਟੀ. ਦੂਜਾ ਇੱਕ ਉਮਰ ਹੈ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ। [ਪੈਰਾ 5] [177--; 178- -]

1.3 ਇੱਕ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ /ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ,
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਗੈਰ-ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਉੱਚ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਨਾਲ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਬੇਸਲਾਈਨ ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਲਈ ਘੱਟ ਜੋਖਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 5] [179--]

1.4 ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸੰਸਕਰਣ, ਯਾਨੀ 1978 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ 1978 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ 13/4/92, ਆਈਸੀਸੀ 1/8/97 ਅਤੇ ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ਾ ਸੰਸਕਰਣ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ। ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ਾ ਸੰਸਕਰਣ, ਭਾਵ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਨਹੀਂ ਹੈ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਦੀ ਓਨੀ ਹੀ ਮਦਦ ਕਰੋ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸਦੇ ਆਯਾਤ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਹੈ।
ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ 'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ ਦੋ ਲੋੜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ - ਪਹਿਲਾ, ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ', ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਵਾਜਬ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ

ਵਪਾਰਕ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ[ਸੋਧੋ] ਹਾਲਾਂਕਿ, 'ਹੋਲਡ' ਦੇ ਸ਼ਬਦ

ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. 1978 ਵਿਚ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਖਦਸ਼ਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਕਵਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਉਪਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲਝਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਲੋੜਾਂ। ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ/ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਕਿ
ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਇਸ ਨੂੰ ਅੰਡਰਰਾਈਟ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ

ਸੀ ਜੋਖਮ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਲੋੜਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕਾਰਕ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। [ਪੈਰਾ 5.1][180-ਏ-ਸੀ; 181-ਏ-ਸੀ]

ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ 1 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਹਿੱਤ ਬੀਮਾ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ ਜੇ ਕਾਰਗੋ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ
ਬੀਮਾ ਕਵਰ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਧਾਰਕ ਦਾ ਬੋਝ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰੇ। [ਪਾਰਸ 5 ਅਤੇ 5.2] [179--; 180-; 181-]

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਐਫ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ
ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 5.6] [189--]

ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਨਹੀਂ ਸਨ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦਾ ਪੂਰਾ ਰੂਪ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਗਲਤ ਵਿਆਖਿਆ 'ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ ਅਤੇ 'ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵੈਬਸਾਈਟ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ 'ਇੰਟਲਰੇਗ' ਹੈ।
ਜਦੋਂ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' 'ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 5.7] [189--; 190-]

1.8 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਨੇ 11.6.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਕਤ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਲਾਸ ਸੀ
ਲੌਇਡ ਦੇ 100ਏ 1 ਦੇ ਬਰਾਬਰ, ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੀ ਅਤੇ 30 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੁਰਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ 11.6.2010 ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਵੈ-ਹੈ-
ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਰਣਾਇਕ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 5.7] [190--]

1.9 ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ 'ਇੰਟਲਰਗ' ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਦੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਆਈਐਨਟੀਐਲਆਰਈਜੀ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੀਆਂ 12 ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇਹ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਹੈ ਜੋ ਆਈ.ਏ.ਸੀ.ਐਸ. ਮੈਂਬਰ ਹੈ. ਅਜਿਹਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ
ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਫਲੈਗ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 5.7] [190--]

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 26.5.2010 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਪੱਤਰ
ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ' ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ, ਨੇਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ, ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਭਾਰਤੀ' ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰ', ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ
ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 5.8] [190--]

ਇਹ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਏਜੰਟ, ਮੈਸਰਜ਼ ਡਬਲਯੂ.ਕੇ. ਵੈਬਸਟਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਲੰਡਨ ਈ-ਮੇਲ ਰਾਹੀਂ
ਮਿਤੀ 9.8.2010 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ
ਜਾਂਚ, ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 10.10.2007 ਤੱਕ ਲੌਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਰਗੀਕਰਨ
ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਈ-ਮੇਲ ਤੋਂ ਹੀ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਬਾਹਰ ਡਿੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਦਾਇਰਾ।
ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ' ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 5.8] [191--]
ਕੋਈ ਵੀ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ
ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੀ ਉੱਚ ਮੁੱਲ ਦੀ ਖੇਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਧਾਰਾ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਪਾਤਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ
ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਵੇਰਵੇ ਸਨ
ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ "ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ" ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
[ਪੈਰਾ 5.9] [191--]

ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।
[ਪੈਰਾ 5.9] [191-]

2.1 ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ 'ਤੇ ਕੁਝ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (3) ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਸਦੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਪਦਾਰਥਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਭਾਵ, ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 35 (3) ਇਸ ਲਈ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਸਕੀਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਨਤੀਜਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੈ. ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ। [ਪੈਰਾ 6] [192--]

ਹਾਲਾਂਕਿ, 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 36 (3) ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਛੋਟ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ 'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਜਾਂ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਜਾਂ ਵਿਵਹਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈ ਗਈ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ। [ਪੈਰਾ 6] [192--; 193-]

ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਛੋਟ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ 'ਕਵਰ ਕੀਤੇ' ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਤੱਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ () ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਗਿਆਨ, ਅਤੇ () ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ। ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਤੱਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6.3] [194--]

ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇਗਾ, ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ ਇਹ ਗਿਆਨ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਵਾਰੰਟੀ ਛੋਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ. [ਪੈਰਾ 6.3] [194--]

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਗਿਆਨ ਦੇ ਤੱਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਜੇ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਗਿਆਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦੂਜਾ ਤੱਤ, ਅਰਥਾਤ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਖੇਡ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ.
ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਤੱਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰਤਾ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਤੱਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਗਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਹਨ
ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6.4] [195--]

ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ
ਕਵਰ ਨੋਟ ਮਿਤੀ 14.5.2010 ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਇਸ ਨੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਦੋਂ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦੇ ਕਥਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸਮੇਤ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਕਿ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ
'ਓਪਨ-ਕਵਰ' ਬੀਮੇ ਦਾ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵੇਰਵੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਹੁੰਦੇ, ਇੱਕ 'ਫੈਕਲਟੀ' ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਨਾਲ ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਰਸਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ 'ਸਵੀਕਾਰਤਾ'/ਛੋਟ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ
ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਘਾਟ। [ਪੈਰਾ 6.1] [193--]

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮੈਰੀਨਡ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5.2 ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਇੱਕ 'ਸੰਕੇਤ' ਸੀ
ਧਾਰਾ 5.2 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਰੰਟੀ. 14.5.2010 ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਵਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ / ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6.2] [193--; 194-]

2.8 ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸਟੈਂਡ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ " (ਜਿਸਨੂੰ ਇਸਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ) ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਹੋਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਕੁਝ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
" ਦੇ ਨਾਲ, ਜੋ ਨਾ ਤਾਂ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦਾ ਮੈਂਬਰ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਿਆਰ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਧਾਰਾ 5.2 ਸਿਰਫ ਛੋਟ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਿੱਥੇ ਭਰੋਸਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5.2 ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5.2। [ਪੈਰਾ 6.2] [194--]
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਉਦੋਂ ਹੋਈ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 26.5.2010 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਸੀ। ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 18.7.2010 ਦੀ ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ
ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ, ਅਤੇ ਇਹ 3.8.2010 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੀਏਏ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ 3.8.2010 ਦੇ 'ਫਾਰਮ ਬੀ' ਵਿੱਚ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਸਿਰਫ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਜੀਏਏ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਗਾਰੰਟੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਾਰੇ ਆਮ ਔਸਤ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ 3.8.2010 ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਸੀ
ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਹੈ
ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਏਜੰਟ ਵੱਲੋਂ 9.8.2010 ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਈ-ਮੇਲ ਰਾਹੀਂ ਹੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ
ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਗਾਰੰਟੀ ਅਤੇ ਏ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ
ਵੱਖਰੀ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨੂੰ ਛੋਟ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਗਿਆਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸਿਰਫ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।
ਚੰਗੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਆਮ ਔਸਤ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ। [ਪੈਰਾ 6.5] [195--]

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁਆਫ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ। ਦਰਅਸਲ, ਜਿਸ ਪਲ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ
ਪਾਇਆ ਗਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। [ਪੈਰਾ 6.6] [196--]

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। [ਪੈਰਾ 9] [197-ਬੀ]

ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਕਸਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਪੀਟੀਈ ਲਿਮਟਿਡ [2001] ਐਸਜੀਸੀਏ 24; ਥੋਮਸ
ਅਤੇ ਮਰਸੀ ਮਰੀਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਚ ਟੀ ਵੈਨ ਲੌਨ
& [1917] 2 48; ਲਾਇਬੇਰੀਅਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਏਜੰਸੀ ਇੰਕ
ਮੁਸੇ [1977] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 560; ਨਾਮ ਕਵੋਂਗ ਮੈਡੀਸਨਜ਼ ਐਂਡ ਹੈਲਥ ਪ੍ਰੋਡਕਟਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਚਾਈਨਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2002] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ 591; ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਹਾਂਗਕਾਂਗ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼
ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਚਾਈਨਾ (ਹਾਂਗਕਾਂਗ) ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ.
[2010] 4 630 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਜੌਹਨ ਡੰਟ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਬੀਮਾ ਦੁਆਰਾ (ਇਨਫਾਰਮਾ ਲਾਅ, ਰੂਟਲੇਜ, 2009) 166 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 971
2014.

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦੇ 12.11.2013 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ
ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਖਪਤਕਾਰ ਬੀ ਵਿੱਚ 2012 ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 200.

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪਾਰਥਿਵ ਕੇ ਗੋਸਵਾਮੀ, ਸਈਦ ਨਕਵੀ, ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ, ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਡਾ.

ਸੰਤੋਸ਼ ਪਾਲ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸੁਧਾਂਸ਼ੂ ਦਾਸ, ਅਕਸ਼ਤ ਵਿਕਰਮ, ਆਰਤੀ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ
ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਮੋਹਨ ਐਮ ਸ਼ਾਂਤਨਾਗੌਦਰ, ਜੇ.

1. ਇਹ ਅਪੀਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ('ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ.') ਦੇ 12.11.2013 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਟੀਲ ਕੋਇਲਾਂ ਸਮੇਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਆਯਾਤ-ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਭਾਈਵਾਲੀ ਫਰਮ ਹੈ।
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 14.5.2010 ਨੂੰ 12,63,712.50 ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਵਰ ਨੋਟ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਕਵਰ ਨੋਟ') ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ
ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ, ਚੀਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੱਕ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਉਪਰੋਕਤ ਕਵਰ ਨੋਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਲਸੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 'ਖਲੀਜੀਆ-' ਦੇ ਵੇਰਵੇ, ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼'), ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ
ਪੱਤਰ ਮਿਤੀ 26.5.2010. ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼
ਮਾਰਚ 1985 ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ "ਕਲਾਸ" ਨੂੰ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ.
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਬੀਮਾ ਦਲਾਲ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਬਾਰੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵੇਰਵੇ ਦੱਸੇ ਸਨ।
ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਿਕਰੇਤਾ।
ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹਾਂਗਜ਼ੌ ਕੋਜਨਰੇਸ਼ਨ (ਹਾਂਗਕਾਂਗ) ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਓਵਰਸੀਜ਼ ਸੇਲਰ') ਨੇ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟ ਮੈਸਰਜ਼ ਕੀਰਤਨਲਾਲ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਕਾਓਫੀਡੀਅਨ ਪੋਰਟ, ਚੀਨ ਤੋਂ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ 2000 ਮੀਟ੍ਰਿਕ ਟਨ ਭਾਰ ਦੇ 80 ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹੌਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਕੋਇਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਭੇਜੇ।
ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਲਈ। ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਸੀ

ਸੱਤ ਹੋਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਏ ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹੌਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਕੋਇਲਾਂ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਤੋਂ ਵੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਲਾਲਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 2.7.2010 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ') ਦੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਏ), ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਵਾਰ ਕਲਾਜ਼, ਅਤੇ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਸਟ੍ਰਾਈਕ ਕਲਾਜ਼.

ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 6.7.2010 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਲਈ 14.7.2010 ਨੂੰ ਬਰਥ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਰੇਨ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅੱਗੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ, ਅਤੇ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਰਥ ਤੋਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ,

19.7.2010 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ 18.7.2010 ਦੀ ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 20.7.2010 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ◌ਾ◌ੁ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਮਿਤ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈਆਂ
ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ('ਸਾਲਵਰਜ਼') ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਬਰਾਮਦਗੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਰਿਚਰਡ ਹਾਗ ਲਿੰਡਲੇ ਨੂੰ ਜਨਰਲ ਐਵਰੇਜ ਐਡਜਸਟਰ ('ਜੀਏਏ') ਵਜੋਂ ਵੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ। ਜੀ.ਏ.ਏ. ਨੇ 27.7.2010 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਈਮੇਲ ਭੇਜੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਥਿਤੀ ਨੇ "ਆਮ ਔਸਤ" ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਜਨਰਲ ਦਾ ਸੰਕਲਪ
ਔਸਤ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ, ਘਾਟੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਉਪਾਅ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ
ਉਹ ਸਾਰੇ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਭਲੇ ਲਈ ਸੰਕਟ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ.[1] ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਚੱਲਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਹਿੱਤ ਇਸ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ
ਇੱਕ ਘਟਨਾ। ਜੇ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ
ਯਕੀਨੀ ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ.

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਭਾਵ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ,
'ਫਾਰਮ ਬੀ' ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ
ਜੀ.ਏ.ਏ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 3.8.2010 ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ,
ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜੀਏਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਾ

---

[1] ਕੀਰਾਕੀ ਨੁਆਸੀਆ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ: ਇੱਕ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਪਹੁੰਚ (ਸਪ੍ਰਿੰਗਰ, 2007) 161.

ਆਮ ਔਸਤ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖਰਚਿਆਂ ਵੱਲ.
ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੀਏਏ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਨ।

ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੀਏਏ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ 'ਲਾਗਤ, ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਭਾੜੇ' ('ਸੀ.ਆਈ.ਐਫ.') ਮੁੱਲ ਦੇ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇ,
ਜਿਸ ਦੀ ਰਕਮ 256,880 ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮਿਤੀ 5.8.2010 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਵੱਖਰਾ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖੋ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਖੇਪ ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਜਾਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ
ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 20.8.2010 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ 'ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਕਲਾਜ਼' ('ਆਈਸੀਸੀ') ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਖੇਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ, 'ਫਾਰਮ ਬੀ' ਵਾਪਸ ਲੈ ਰਹੇ ਹਨ।

2.5 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, 7.8.2010 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਜਲ ਸੈਨਾ ਦੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਟੱਕਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। 13.8.2010 ਨੂੰ, ਸਾਲਵਰਾਂ ਨੇ ਕਾਰਗੋ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੀਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਲਵਰਜ਼ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਚੋਲਗੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਦੌਰਾਨ
ਵਿਚੋਲਗੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ, ਸਾਲਵਰਜ਼ ਨੇ ਮਾਣਯੋਗ ਮੁੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਤੋਂ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ
ਆਖਰਕਾਰ, 24.8.2010 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 14 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਖੇਪ ਲੈਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ
3.9.2010 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ। 2.12.2011 ਨੂੰ, ਆਰਬਿਟਰੇਟਰ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਲਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

2.6 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 2.2.2012 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਤੇ 2.12.2011 ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਵੀ ਭੇਜੀ ਗਈ। ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ
21.6.2012 ਨੂੰ ਵੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 4.7.2012 ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਦ-ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ

ਹੋਏ ਘਾਟਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਕਰਕੇ, ਅਤੇ

ਇੱ

ਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਭਾਵਿਤ ਖਰਚੇ।

2.7 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਉਸਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।
ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ 9.8.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਏਜੰਟ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 10.10.2007 ਤੱਕ ਲੌਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲੌਇਡਜ਼ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਸੀ
ਵਰਗੀਕਰਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ. ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਅੱਗੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਘਾਟੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ 25 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੁਰਾਣਾ ਸੀ, ਭਾਵ ਜਦੋਂ ਇਹ 18.7.2010 ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਡੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ.

ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸੁਣੇ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਰਗੀਕਰਨ 'ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਇਕ ਸੁਤੰਤਰ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਹੈ.
ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੁੱਛਿਆ ਸੀ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪੁੱਛਣਾ ਕਿ ਕੀ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਸੀ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ;
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪਾਲਸੀ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ
ਇਹ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"6 ਸਮੁੰਦਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟਾਂ ਦੀ ਕਵਰੇਜ ਲਈ: ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਮੌਜੂਦਾ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਵਰਗੀਕਰਨ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ; ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਕਵਰ
ਵਾਧੂ ਸਟੀਮਰ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ:
ਕਵਰੇਜ, ਟਨ ਭਾਰ ਅਧੀਨ, ਗੈਰ-ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਵਾਧੂ
ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ 'ਤੇ।

ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਮੈਰੀਨ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਏ) ('ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼') ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ,
ਜੋ ਕਿ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਪਾਤਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ. ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ

ਕਾਰਗੋ ਧਾਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰ ◌ਾ◌ਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਮਾਲ-ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਾ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ.

ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਲੈਂਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਵਰਗੀਕਰਨ 10.10.2007 ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੁਣ ਤੱਕ
ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.'
ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਿੱਤਾ, ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਦੁਆਰਾ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀ ਗਰੰਟੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਚਤ ਕਰਕੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ
ਕਾਰਗੋ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ. ਇਹ ਸਿਰਫ 07.08.2010 ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਟਕਰਾਅ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਹ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਜਹਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇਗਾ
ਆਈਸੀਸੀ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਨੇਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਘਾਟੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਮੁੱਦੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ:

ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ?

ਦੂਜਾ, ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਪ੍ਰਹਿਲੇ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਵਰ ਨੋਟ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 'ਆਈਸੀਸੀ'
ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ/ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ।
ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਸੀ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਹਿੱਤਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਲੋਇਡਜ਼ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਬਾਜ਼ਾਰ) ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ. ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ 'ਵਰਗੀਕਰਨ' ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ
ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।[2] ਨਵੀਨਤਮ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ
ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸੰਸਕਰਣ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2001 ਵਿੱਚ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ('ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001'), ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਸੀ, ਅਤੇ ਅੱਜ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"ਕੁਆਲੀਫਾਇੰਗ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼
ਇਹ ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਓਪਨ ਕਵਰ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਟੀਲ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੈ-ਚਾਲਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਹਿੱਤਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਹਨ:

ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਐਫ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀਜ਼ (ਆਈਏਸੀਐਸ) ਦਾ ਮੈਂਬਰ ਜਾਂ ਐਸੋਸੀਏਟ ਮੈਂਬਰ, ਜਾਂ

ਇੱਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਝੰਡਾ ਸੁਸਾਇਟੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਉਥੇ ਹੀ ਜਿੱਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਤੱਟੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅੰਤਰ-ਟਾਪੂ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਵਪਾਰ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ)।
ਉਹ ਟਾਪੂ ਸਮੂਹ ਜਿਸ ਦਾ ਉਹ ਰਾਸ਼ਟਰ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦਾ ਹੈ)।

ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਈ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਵਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇ ਕਵਰ ਹੋਵੇਗਾ

[2] ਦੇਖੋ ਜੌਹਨ ਡੰਟ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਬੀਮਾ (ਇਨਫੋਰਮਾ ਲਾਅ, ਰੂਟਲੇਜ, 2009)166.

ਵਾਜਬ ਵਪਾਰਕ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਵਪਾਰਕ ਮਾਰਕੀਟ ਰੇਟ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹੈ.

ਉਮਰ ਸੀਮਾ

ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਹਿੱਤ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਉਮਰ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣਗੇ:
ਪਾਲਿਸੀ 'ਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਾਂ ਓਪਨ ਕਵਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ
ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

10 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਥੋਕ ਜਾਂ ਸੁਮੇਲ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ 15 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਜਦ ਤੱਕ ਉਹ:

2.1 ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਮ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਥਾਪਤ ਅਤੇ ਨਿਯਮਤ ਪੈਟਰਨ 'ਤੇ ਹੈ
ਨਿਰਧਾਰਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਅਤੇ 25 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਾਂ

2.2 ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਟੇਨਰਸ਼ਿਪ, ਵਾਹਨ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਡਬਲ-ਸਕਿਨ ਓਪਨ-ਹੈਚ ਗੈਂਟਰੀ ਕਰੇਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ (ਓਐਚਜੀਸੀ) ਵਜੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ
ਨਿਰਧਾਰਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਥਾਪਤ ਅਤੇ ਨਿਯਮਤ ਪੈਟਰਨ 'ਤੇ ਨਿਰੰਤਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਹੀਂ
ਉਮਰ 30 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।

ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ
5 ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਬੀਮੇ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਦੋ ਲੋੜਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਮਿਆਰ। ਪਹਿਲਾ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਲੋੜ ਹੈ ਜੋ
ਇਹ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀਜ਼ ('ਆਈਏਸੀਐਸ') ਦਾ ਮੈਂਬਰ / ਐਸੋਸੀਏਟ ਮੈਂਬਰ ਹੈ ਜਾਂ, ਤੱਟੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੱਗੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਝੰਡਾ ਸੁਸਾਇਟੀ. ਦੂਜਾ ਹੈ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਮਰ ਸੀਮਾ। ਆਈਏਸੀਐਸ ਵਿੱਚ 12 ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹਨ:

ਅਮਰੀਕਨ ਬਿਊਰੋ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਏ.ਬੀ.ਐਸ.)

ਬਿਊਰੋ ਵੇਰੀਟਾਸ

() ਚਾਈਨਾ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ (ਸੀ.ਸੀ.ਐਸ.)

ਕ੍ਰੋਏਸ਼ੀਆਈ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਸੀ.ਆਰ.ਐਸ.)

V-ਜਰਮਨਾਈਜ਼ਰ ਲੌਇਡ (..V.-..)

ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ਼ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.)

ਕੋਰੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਕੇ.ਆਰ.)
ਲੌਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ (ਐਲ.ਆਰ.)

ਨਿਪੋਨ ਕਾਈਜੀ ਕਿਓਕਾਈ (ਕਲਾਸਐਨਕੇ)

ਪੋਲਿਸ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਪੀ.ਆਰ.ਐਸ.)

ਇਤਾਲਵੀ ਜਲ ਸੈਨਾ ਰਜਿਸਟਰ (ਆਰ.ਆਈ.ਐਨ.ਏ.)

ਰੂਸੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਆਰ.ਐਸ.)

ਇਸ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਬਾਰੇ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬਿਆਨ
ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਿਉਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੇ ਉਲਟ, ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੀ ਮੈਂਬਰ-ਸੁਸਾਇਟੀ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ
ਮਾਪਦੰਡ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਯਾਤਰਾ ਨੀਤੀ
ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ
ਆਈਏਸੀਐਸ 'ਕੁਆਲਿਟੀ ਸਿਸਟਮ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸਕੀਮ' (ਕਿਊਐਸਸੀਐਸ), ਜਿਸ ਨੂੰ 25 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰੰਤਰ ਵਿਕਾਸ ਤੋਂ
ਬਾਅਦ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਲਈ 'ਸੋਨੇ ਦਾ ਮਿਆਰ' ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਰੇਕ
ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੀ 'ਅੰਦਰੂਨੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ' ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੇ ਕੁਝ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਦੇ ਆਡਿਟ

ਈ ਸਾਰੇ ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਮੈਂਬਰਸ਼ਿਪ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੀਆਂ ਹਨ,
ਸੁਤੰਤਰ ਮਾਨਤਾ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ,[3] ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਜਾਇਜ਼ਤਾ
ਦਿੰਦਾ ਹੈ
ਆਈ.ਏ.ਸੀ.ਐਸ. ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੁਆਰਾ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ / ਬੀਮਾਕਰਤਾ
ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ
ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਗੈਰ-ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੁਆਰਾ
ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਉੱਚ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ
ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬੇਸਲਾਈਨ ਵਜੋਂ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦੇ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਨਾਲ
ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਲਈ ਘੱਟ ਜੋਖਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ.

---

[3] ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ, ਕੁਆਲਟੀ ਸਿਸਟਮ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸਕੀਮ (), ://...//- ਸਿਸਟਮ-ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ-ਸਕੀਮ- ਕਿਊਐਸਸੀਐਸ/ (ਆਖਰੀ ਵਾਰ 2 ਫਰਵਰੀ, 2020 ਨੂੰ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ)।

ਇਸ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ 1 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਹਿੱਤ ਬੀਮਾ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ ਜੇ ਕਾਰਗੋ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 5 ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

5.1 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸੰਸਕਰਣ, ਭਾਵ 1978 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਉਕਤ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ 1978 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ 13/4/92, ਆਈਸੀਸੀ 1/8/97, ਅਤੇ ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਆਈਸੀਸੀ 01 / 01 / 2001 ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ਾ ਸੰਸਕਰਣ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਜੋ ਹੈ
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ਾ ਸੰਸਕਰਣ, ਭਾਵ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/ 2001, ਜਿਸ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸਦੇ ਆਯਾਤ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਹੈ. ਸਾਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਅਤੇ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸੰਸਕਰਣਾਂ ਦਾ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।
ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 01/2001. ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸੰਸਕਰਣਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਕਿ, "ਇਸ ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਸਿਰਫ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਹਿੱਤਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ... ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਨੇ ਉਲਝਣ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਹੋਵੇਗੀ
ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਹੁਣ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ।[4] ਇਸ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ 01/01/
2001, ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਨ ਲਈ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"<u>ਇਹ ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ</u> ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਓਪਨ ਕਵਰ ਸਿਰਫ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਦਿਲਚਸਪੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ... ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ
ਇੱਕ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ..." (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

'ਬੀਮਾ' ਸ਼ਬਦ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਖੁਦ, ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਦਰ, ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।[5]
ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1978 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ:
"ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੈ-ਚਾਲਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ <u>ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ</u> ਹੈ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

---

[4] ਡੰਟ, ਸੁਪਰਾ ਨੋਟ 2, 167 ਤੇ.
[5] ਡੰਟ, ਸੁਪਰਾ ਨੋਟ 2, 167 ਤੇ.

ਉਪਰੋਕਤ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਵਿਵਸਥਾ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਬਚਤ ਏ ਧਾਰਾ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੱਭਿਆ
ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਉਹ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਉਮਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਯਕੀਨੀ ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ ਅਜੇ ਵੀ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ।
ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ ਦੋ ਲੋੜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ
'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ - ਪਹਿਲਾ, ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ', ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਵਾਜਬ ਵਪਾਰਕ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਕਵਰ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ
ਸੁਪਰਾ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ 1978 ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੀ ਨੂੰ ਇਹ ਖਦਸ਼ਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਵਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਉਪਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲਝਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਯਕੀਨੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ/ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਅੰਡਰਰਾਈਟ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।[6] ਇਹ ਲੋੜਾਂ ਹਨ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਿਉਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਹੈ

ਈ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕਾਰਕ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ.

ਸਾਨੂੰ ਕੁਝ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ
ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ 'ਤੇ
ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਅਤੇ ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਫੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲੇਗਾ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦਾ ਬੋਝ ਹੈ।

ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਵਿੱਚ ਪੀਟੀਈ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਬੀਮਾ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਪੀਟੀਈ ਲਿਮਟਿਡ [2001] ਐਸਜੀਸੀਏ 24, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ 'ਓਪਨ ਕਵਰ ਨੋਟ' ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਸੋਲੋਮਨ ਤੋਂ ਲੱਕੜ ਦੇ ਲੱਕੜਾਂ ਦੀ ਖੇਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਸੀ

---

[6] ਡੰਟ, ਸੁਪਰਾ ਨੋਟ 2, 168 ਤੇ.

ਤੂਤੀਕੋਰਿਨ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਟਾਪੂ। ਉਪਰੋਕਤ 'ਓਪਨ ਕਵਰ' ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਹਿਤ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਬੀਮਾ ਬ੍ਰੋਕਰ, ਵਿਲਕਾਮ, ਮਾਲ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਐਲਾਨ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ
ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਸਿਰਫ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ
ਇਕ ਵਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੱਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ.

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਿਲਕਾਮ ਦੁਆਰਾ 9.5.1997 ਨੂੰ ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 2.7.1998 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਲਕਾਮ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸੀ '-1001'। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ,
ਜਹਾਜ਼ ਰੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਇੱਕ 'ਫੈਂਟਮ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼' ਸੀ, ਭਾਵ ਜਿਸ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਰਜਿਸਟਰੀ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼
ਕਵਰ ਨੋਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਈਸੀਸੀ 13/4/92 (ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਆਈਸੀਸੀ ਦਾ ਸੰਸਕਰਣ ਸੀ) ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ।

ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ 'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਬਚਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਸ਼ੱਕੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਪਿਛੋਕੜ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਚ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਵੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਾ
(ਸੁਪਰਾ) ਆਈਸੀਸੀ 13/4/92 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ 'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ' ਅਤੇ 'ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ' ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ,
ਅਦਾਲਤ ਨੇ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰ' ਦੀ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ,
ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਥੇਮਸ ਐਂਡ ਮਰਸੀ ਮੈਰੀਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਚ ਟੀ ਵੈਨ ਲਾਊਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ [1917], 2 ਕੇਬੀ 48 ਅਤੇ ਲਾਈਬੇਰੀਅਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਏਜੰਸੀ ਇੰਕ ਬਨਾਮ ਲਾਇਬੇਰੀਅਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਏਜੰਸੀ ਇੰਕ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਮੋਸੇ [1977] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 560, ਉਪਰੋਕਤ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ:

"ਇਸ ਧਾਰਾ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਦੇ ਸਮੇਂ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਕੁਝ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਨ

ਕੁਝ ਉਮਰ ਸੀਮਾਵਾਂ. ਇੱਕ ਓਪਨ-ਕਵਰ ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਹੈ

ਇੱ

ਕ ਕੇਸ, ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀਆਂ ਸਹਿਮਤ ਦਰਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ
ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਬੀਮਾ ਜਿੱਥੇ ਕਵਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਜਿੱਥੇ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਇੱਕ ਸੂਚੀਬੱਧ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਤੇ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ, ਆਈਸੀਸੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਬੀਮੇ ਲਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀਆਂ ਸਹਿਮਤ ਦਰਾਂ. ਜਿੱਥੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸੂਚੀਬੱਧ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਹਿਮਤ ਦਰਾਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਬੀਮੇ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ; ਪਰ ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ, ਖੇਪ, ਫਿਰ ਵੀ, ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ()
ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਧਾਰਾ, ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਅਤੇ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ। ਰਾਬਰਟ ਐਚ ਬ੍ਰਾਊਨ ਅਤੇ ਪੀਟਰ ਬੀ ਰੀਡ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪੁਨਰ-ਬੀਮਾ (1981) ਵਿੱਚ, ਵਿਦਵਾਨ ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਪੰਨਾ 127 ਤੇ ਕਿਹਾ:
ਕਾਰਗੋ ਓਪਨ ਕਵਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ
ਹਰੇਕ ਜੋਖਮ ਦੀ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਾ ਹੀ ਇਸਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ
ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਅਧਾਰ. ਉਹ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਕਵਰ ਹੇਠ ਘੋਸ਼ਿਤ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਇਜ਼ ਘੋਸ਼ਣਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉਹ ਘਟੀਆ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਮਾੜੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਧੂ ਜੋਖਮ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਕਵਰ ਨਾਲ ਇੱਕ "ਵਰਗੀਕਰਨ ਧਾਰਾ" ਜੋੜਦਾ ਹੈ. ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ
ਇਹ ਧਾਰਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟਾਂ 'ਤੇ ਉੱਚ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਵਰਗੀਕਰਨ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।

ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਧਾਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਲ ਹੈ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਇੱਕ ਕਵਰ ਜੇ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਲਾਸ ਅਤੇ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ...

53 ਵਰਤਮਾਨ ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿੰਨਾ ਵਾਜਬ ਹੈ
ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਦਰ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇ ਧਿਰਾਂ ਸਾਈਰੇਨਾ 1 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਭੇਜਣ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੁੰਦੀਆਂ. ਇਸ ਤੱਥ ਵੱਲ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਸਾਇਰੇਨਾ ੧ ਆਖਰਕਾਰ ਇੱਕ ਬਣ ਗਿਆ
ਫੈਂਟਮ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗਾ

"ਹਾਦਸਾ" ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਧਿਆਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ 2 ਜੁਲਾਈ 1998 ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਨੇ ਸਾਈਰੇਨਾ 1 ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ... ਗ੍ਰੀਨਨੋਕ ਕੇਸ ([49] ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਦੋ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥ ◌ਾ◌ं ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਤੱਕ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਨੁਕਸਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਤੱਥ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਪਲਬਧ ਸਨ
ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਾਈਰੇਨਾ 1 ਬਾਰੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਤੇ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੱਥ ਹਨ ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 2 ਜੁਲਾਈ 1998 ਨੂੰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਸੀ:

() ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਸਮਾਜ। ਇਸ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ -1001 ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ
ਕਿਹੜੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਐਚਐਸਆਰ" ਜਾਂ ਤਾਂ ਯੂਨਾਨ ਦੀ ਹੈਲੇਨਿਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰੀ ਜਾਂ ਹੋਂਡੁਰਾਸ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ. ਇੱਕ ਸਹੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਸਾਇਰੇਨਾ ੧ ਦਾ ਕੋਈ ਸਹੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ...

() ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਲੌਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਜ਼ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ...

ਕਵਰ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਸਾਰੇ ਜੋਖਮ) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਸੀ।

ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਡ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਵਧੇਰੇ ਹੈ ਜੋਖਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ।

54 ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਵਾਜਬ ਨਿਸ਼ਚਤਤਾ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢੇਗਾ ਕਿ ਸਾਇਰੇਨਾ 1 ਇੱਕ ਭੂਤ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ। ਪਰ ਇਹ
ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੇਗਾ।
ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ, ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਜਾਂਚ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਉਹ ਵੇਖਣਗੇ ਕਿ ਸਾਇਰੇਨਾ 1 ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਜੋ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਉਹ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ
ਸ਼ੱਕੀ ਪਿਛੋਕੜ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਕੇਤ ਸਨ
ਜੋ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਵਧੇ ਹੋਏ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਚ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕਵਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਸਾਰੇ ਜੋਖਮ) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ
ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦਾ ਮੁੱਲ ਉੱਚਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਡ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਸੀ।

ਸਾਡਾ ਫੈਸਲਾ, ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਵਪਾਰਕ ਦਰ

ਸਾਈਰੇਨਾ 1 'ਤੇ ਲੋਗਾਂ ਦੀ ਖੇਪ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਾ ਏ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵਾਂਗੇ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)
ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਨਤਾ ਦੀ ਘਾਟ
ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਵਰਗੀਕਰਨ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਕ ਸੀ
ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਬਚਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ /ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉੱਚ ਮੁੱਲ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਸ਼ੱਕੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਹੋਵੇ
ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ।

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਐਸਟੋਪੇਲ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।
ਚੁੱਪ ਰਹਿਣਾ ਜਾਂ ਸਹਿਮਤੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ
ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ
ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"57 ਈਸਟੋਪੇਲ ਦੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਈ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੀਮੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਮਦਦਗਾਰ ਹੈ
ਕਵਰ ਨੋਟ। ਇਹ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਐਕਸਾ ਨਾਲ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਇੱਕ ਫੈਕਲਟੀ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਸਮੇਤ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਪੂਰਾ ਵੇਰਵਾ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।
ਤੁਰੰਤ ਬੀਮਾ। ਇੱਥੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਜੋ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਸੀ ਉਹ ਸੀ ਐਫ
ਇੱਕ ਓਪਨ-ਕਵਰ ਬੀਮਾ ਜਾਂ ਓਪਨ-ਕਵਰ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਮਾਨ, ਜਿੱਥੇ ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਵਰ ਨੋਟ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਦੁਆਰਾ ਐਕਸਏ ਨੂੰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ।
ਇਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਜੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ
ਕਵਰ ਨੋਟ ਦਾ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਹੋਵੇਗੀ.
ਐਕਸਏ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸਨ

ਜੇ ਘੋਸ਼ਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਤਾਂ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ।

ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਵਿਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਤਰਕ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇਕ 'ਓਪਨ-ਕਵਰ' ਬੀਮਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਕ ਕਵਰ-ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਮੂਲ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ. ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ ਬਿਨਾਂ 14.5.2010 (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸਨੇ 2.7.2010 ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ
ਇਸ ਨੂੰ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਾਅਦ ਦੇ ਆਮ-ਕਾਨੂੰਨ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਦੋਂ ਵੀ ਵਧਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਨੀਤੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ । ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਨਾਮ ਕਵੋਂਗ ਮੈਡੀਸਨਜ਼ ਐਂਡ ਹੈਲਥ ਪ੍ਰੋਡਕਟਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਚਾਈਨਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2002] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 591 ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਗੈਰ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਹ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 'ਫੈਕਲਟੀ' ਬੀਮਾ ਕਵਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ
ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ 'ਓਵਰਏਜ' ਸਰਚਾਰਜ (ਭਾਵ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ) ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ.

ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਫੈਕਲਟੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਅਤੇ ਆਈਸੀਸੀ ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਆਈਸੀਸੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਓਪਨ-ਕਵਰ ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲਾਈਬੇਰੀਅਨ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ
ਬੀਮਾ ਏਜੰਸੀ (ਸੁਪਰਾ), ਅਰਥਾਤ, ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚ 'ਹੋਲਡਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ
ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੀ ਵਾਜਬ ਵਪਾਰਕ ਦਰ 'ਤੇ ਜੋਖਮ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਸੀ।

ਕੈਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਹਾਂਗਕਾਂਗ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼
ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਚਾਈਨਾ (ਹਾਂਗਕਾਂਗ) ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ. [2010] 4

630, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ

ਇੱ

ਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਗੋ ਵਿਕਰੇਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਕਿ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਮੈਂਬਰ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਜਾਂ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦਾ ਐਸੋਸੀਏਟ ਮੈਂਬਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਸੀ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਾਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ
ਰਜਿਸਟਰਾਂ/ਡਾਟਾਬੇਸ ਤੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਾਧਨ ਸਨ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਨੀਤੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਗੈਰ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ।

ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ
(ਸੁਪਰਾ), ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ 01/01/2001 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ
ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਵਿੱਚ, ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਕਵਰ-ਨੋਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇੱਕ ਨਿਰੰਤਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ
- ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ' ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ
ਇਕ ਵਾਰ ਇਹ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਗੈਰ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ. ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ:

"172. ਇਹ ਮਿਸਟਰ ਬਿਲਨੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸੀ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ
ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਫਾਰਮ ਮੈਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ/01 ਕਲਾਸ ਦੀ ਲੋੜ ਕੇਂਦਰੀ ਮਹੱਤਤਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਸ਼ੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂਚ ਕਲਾਸ ਤੱਕ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ
ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀ
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ' ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ ਕਿ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਓਪਨ ਕਵਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਅਸਲ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕ "ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ"
ਜਹਾਜ਼ ਸੀ; ਓਪਨ ਕਵਰ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਵਿੱਚ ਆਈਸੀਸੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ,
ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਨਿਰੰਤਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦਾ ਹਿੱਸਾ।

174. ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ / ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ 'ਬੋਝ' ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਫਿਰ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਫਿਰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਕੀ, ਅਤੇ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ, ਇਹ ਵਧੇ ਹੋਏ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 'ਗੈਰ-ਆਈਸੀਸੀ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ' ਜਹਾਜ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ
ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਈਸੀਸੀ / 01 'ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਜਹਾਜ਼' ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ.

179. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੈਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਆਈਸੀਸੀ/01 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ' ਬਣਦੀ ਹੈ (ਧਾਰਾ 1 ਅਤੇ 5 ਦੇਖੋ ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ./01) ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ।
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ (ਪਰ ਪੇਟੈਂਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧੂਰੇ) ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਿਆਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਧੇ ਹੋਏ ਜੋਖਮ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ 'ਖਾਲੀ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨਾ' ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ 'ਗੈਰ-ਆਈਸੀਸੀ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ' ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ.

ਮੈਂ ਪਹਿਲੇ ਬਚਾਓਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ/01 ਦਾ ਪੂਰਾ ਉਦੇਸ਼ - ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ 'ਹੋਲਡ' ਕਲਾਜ਼ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵੀ - ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਕਵਰ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ - ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਇੱਥੇ, ਗੈਰ-ਆਈਸੀਸੀ-ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਕਾਰਨ - ਫਿਰ "ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ" (ਵੀਡੀਓ ਰਾਹੀਂ)
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5) ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਮਿਸਟਰ ਬਾਰਟਲੇਟ ਦੇ ਜੀ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਦਾ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜੋ ਉਸਨੇ ਭੇਜਿਆ ਸੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 'ਨੋਟਿਸ', ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸਨੇ
ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਸਸੇਕਸ ਨੇ 27 ਦਸੰਬਰ 2007 ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਸੰਨੀ ਐਨਜੀ ਵੱਲੋਂ ਘਾਟੇ ਦੇ ਐਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਈਮੇਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਮੈਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਈਮੇਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਹਾ

ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਘਾਟਾ ਐਡਜਸਟਰਾਂ ਤੋਂ ਬੇਨਤੀ ਏ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸੋਧੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਬੀਮਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਈ ਗੱਲਬਾਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਦਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ
ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ 'ਨੋਟਿਸ' ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੋਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ; ਦਰਅਸਲ, ਆਪਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ
ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲੂਈ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਦੂਜੇ ਬੁਚਾਓਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ /01 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਇਸ ਲਈ, ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਧੂਰੇ ਜਾਂ ਗਲਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਗਲਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ। ਇਹ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦਾ ਸੀ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਤੇ ਸਹੀ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇ
ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਚਾਹੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਉਚਿਤ ਜਾਂਚ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।
ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਦਾਇਰਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ
ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਤਾਂ ਵੀ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਇਹ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਵਾਜਬ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿੱਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸਮਾਜ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਾਰਗੋ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਬਾਰੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਹੀ ਵਿਸ਼ਾ ਸੀ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਨਾ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 26.5.2010 (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਸ਼੍ਰੇਣੀ' ਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦਾ ਪੂਰਾ ਰੂਪ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਗਲਤ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ 'ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 'ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ 'ਇੰਟਲਰੇਗ' ਹੈ.[7]

[7] ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ, 'ਬਾਰੇ', ://.// ਦੇਖੋ।

ਜਦੋਂ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' 'ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਹੈ।[8] ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਨੇ 11.6.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ।
ਇਹ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਕਲਾਜ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਕਤ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲੌਇਡ ਦੇ 100ਏ 1 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੀ ਅਤੇ 30 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੁਰਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ,
ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਿਤੀ 11.6.2010 ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਵੈ-ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਣ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਨਿਰਣਾਇਕ ਸਬੂਤ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਆਈਏਸੀਐਸ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਭਾਵੇਂ ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਰਜਿਸਟਰ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਹੂਲਤ ਲਈ 'ਆਈਐਨਟੀਐਲਆਰਈਜੀ') ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਇਸ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ
ਆਈ.ਐਨ.ਟੀ.ਐਲ.ਆਰ.ਈ.ਜੀ. ਆਈ.ਏ.ਸੀ.ਐਸ. ਦੀਆਂ ੧੨ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇਹ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਹੈ ਜੋ ਆਈ.ਏ.ਸੀ.ਐਸ. ਮੈਂਬਰ ਹੈ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ ਕਦੇ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਰਜਿਸਟਰ। ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਫਲੈਗ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਲੋੜ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ 26.5.2010 ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਪੱਤਰ ਨੂੰ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ' ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਤਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਇਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਨੇ, ਨੇਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ, ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਇਸ ਨੂੰ 'ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ' ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ

---

[8] ਦੇਖੋ ਇੰਡੀਅਨ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ, 'ਆਈਆਰਕਲਾਸ ਬਾਰੇ', ://..ਜੀ/ ਬਾਰੇ-ਰੈਗ-ਕਲਾਸ/।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਇਸ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ।

ਇਹ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਏਜੰਟ,
ਮੈਸਰਜ਼ ਡਬਲਯੂ.ਕੇ. ਵੈਬਸਟਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਲੰਡਨ ਨੇ ਮਿਤੀ 9.8.2010 ਨੂੰ ਈ-ਮੇਲ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ
ਸਿਰਫ 10.10.2007 ਤੱਕ ਲੌਇਡਜ਼ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਸ ਤੋਂ ਸੀ
ਈ-ਮੇਲ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 'ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ' ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ 'ਹੋਲਡ' ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਧਾਰਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਇਨ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਈ ਸਮਝਦਾਰ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਇੰਨੇ ਉੱਚ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਜੋ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਨੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ
ਜੇ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਹੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਾਜਬ ਪ੍ਰੀ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ।
ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ "ਤੁਰੰਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ" ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਅਸੀਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ।

<u>ਦੂਜਾ ਮੁੱਦਾ</u> ਜੋ ਫਿਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ
ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਿਵਹਾਰ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਕਿਸੇ ਸੰਚਾਰ ਰਾਹੀਂ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਲੋੜ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ('1963 ਐਕਟ') ਦੀ ਧਾਰਾ 35 ਅਤੇ 36 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ:

(1) ਵਾਰੰਟੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਪ੍ਰੋਮਿਸਰੀ ਵਾਰੰਟੀ, ਭਾਵ ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਇਹ ਵਾਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖਾਸ ਚੀਜ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਏਗੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ, ਜਾਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਹੋਂਦ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਵਸਥਾ ਦਾ।
ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਗਟ ਜਾਂ ਸੰਕੇਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਬਿਲਕੁਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਜੋਖਮ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇ ਇਸ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਤਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਅਧੀਨ
ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ।

36. ਜਦੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।—(1) ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ, ਬਦਲਣ ਦੇ ਕਾਰਨ
ਹਾਲਾਤ, ਵਾਰੰਟੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ' ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
ਵਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਜਿੱਥੇ ਵਾਰੰਟੀ ਤੋੜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਸ ਬਚਾਅ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ
ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।
(3) ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ 'ਤੇ ਕੁਝ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 35 (3) ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਸਦੀ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਪਦਾਰਥਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ
ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਭਾਵ, ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
35(3). ਇਸ ਲਈ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ
ਵਾਰੰਟੀ ਬੀਮਾਕ੍ਰਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੈ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ
ਬੀਮਾਕਰਤਾ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 36 (3) ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਛੋਟ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ

ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਵਿੱਚ 'ਹੋਲਡ ਕਵਰਡ' ਧਾਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਜੋਂ

ਇੰ

ਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼, ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਜਾਂ ਵਿਵਹਾਰ ਦੁਆਰਾ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ ਬਿਨਾਂ 14.5.2010 ਨੂੰ ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ
ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦੇ ਕਥਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸਮੇਤ ਵਿਸ਼ਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ 'ਓਪਨ-ਕਵਰ' ਬੀਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵੇਰਵੇ ਹਨ
ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਬਾਰੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾਮ ਕਵੇਂਗ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ
ਮੈਡੀਸਨਜ਼ (ਸੁਪਰਾ), ਇੱਕ 'ਫੈਕਲਟੀਟਿਵ' ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਾਤਰ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਆਈਸੀਸੀ ਨਾਲ ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਗੈਰ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਬੱਧ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਅਤੇ ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼
ਗੈਰ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਰਸਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ 'ਸਵੀਕਾਰਤਾ' / ਛੋਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਘਾਟ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ.

ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 5 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜੋ ਕਿ ਪਾਤਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ।

"5.1 ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੀਮਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ...

5.2 ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੌਕਰ ਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 5.2 ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ

ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਧਾਰਾ 5.2 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ 'ਸੰਕੇਤ' ਵਾਰੰਟੀ ਸੀ। 14.5.2010 ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਗੋ ਕਵਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ / ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸਟੈਂਡ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ " ਨਾਲ ਸ਼ੁੱਧੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਜਿਸਨੂੰ ਇਸਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ)। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਨੇ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਆਈਸੀਸੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਚੁਣੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਕੁਝ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਮੈਂਬਰ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨਾਲ ਸ਼ੁੱਧੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਆਈ.ਏ.ਸੀ.ਐਸ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪਾਤਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਇੰਟਲਰੇਗ' ਨਾਲ ਸ਼ੁੱਧੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਨਾ ਤਾਂ ਆਈਏਸੀਐਸ ਦਾ ਮੈਂਬਰ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੈ,
ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਿਆਰ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਧਾਰਾ 5.2 ਸਿਰਫ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦੀ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਜਿੱਥੇ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 5.2 ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ
ਨੀਤੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ
ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ 5.2.

ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਮੁੜ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ। ਦੌਰਾਨ
ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਇਹ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਕੋਲ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਕੰਮ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ. ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਛੋਟ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ
ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ 'ਹੋਲਡਹੋਲਡ' ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਵਿੱਚ ਦੋ ਤੱਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ, () ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਗਿਆਨ, ਅਤੇ ()
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਤੱਤਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ।

ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਘਾਟੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਿ ਇਹ

ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇਗਾ
ਨੁਕਸਾਨ, ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ ਇਹ ਗਿਆਨ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ, ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ

ਉਸ ਏ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਛੋਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ.[9]

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਗਿਆਨ ਦੇ ਤੱਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਜੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਕੋਈ ਗਿਆਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ
ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਵੇ।[10] ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਗਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜਾ ਤੱਤ, ਭਾਵ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
ਖੇਡ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਲਈ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਇਹ ਤੱਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ
ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰਤਾ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਦਾ ਗਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਉਲੰਘਣਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਉਲੰਘਣਾ
ਵਾਰੰਟੀ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰੀ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ 26.5.2010 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.' ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ
ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਸੀ। 18.7.2010 ਦੀ ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
3.8.2010 ਨੂੰ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, 'ਫਾਰਮ ਬੀ' ਈ ਵਿੱਚ ਆਮ ਔਸਤ ਗਰੰਟੀ
3.8.2010 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੀ.ਏ.ਏ. ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਜੀਏਏ ਨੂੰ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਦੋਂ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਗਰੰਟੀ ਧਾਰਾ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ 2, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ ਸੀ
ਸਾਰੇ ਆਮ ਔਸਤ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ. ਧਾਰਾ 2 ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ
ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ:

"2. ਇਹ ਬੀਮਾ ਆਮ ਔਸਤ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਫਰਮੈਂਟ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਡਜਸਟ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ
ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸ਼ਾਸਨ ਕਨੂੰਨ ਅਤੇ ਅਭਿਆਸ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ
ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 4, 5, 6 ਅਤੇ 7 ਜਾਂ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

[9] ਬਾਰਿਸ ਸੋਇਰ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ ਵਾਰੰਟੀ (ਕੈਵੇਂਡਿਸ਼, 2001) 206-213.
[10] 209.

ਜਿਸ ਸਮੇਂ 3.8.2010 ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਜਨਰਲ ਐਵਰੇਜ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ. ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਹ ਸਿਰਫ 9.8.2010 ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਈ-ਮੇਲ ਦੁਆਰਾ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਆਇਆ ਸੀ
ਜਾਣੋ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਜਹਾਜ਼ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।
ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਗਾਰੰਟੀ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਅਤੇ ਵੱਖਰੀ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨੂੰ ਛੋਟ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ, ਅਜਿਹੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ, ਗਿਆਨ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਦਾ ਆਪਣਾ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ)
ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨੇਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ.

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਸੀ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਜਿਸ ਪਲ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਨਰਲ ਔਸਤ ਗਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਚਾਅ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ।

ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਈਸੀਸੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਾਰਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਸੀਂ
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਢੁਕਵਾਂ ਨਾ ਸਮਝੋ।

ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਤਿੰਨ ਹੋਰ ਧਿਰਾਂ ਕੇ ਅਮੀਸ਼ਕੁਮਾਰ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਬੈਜਨਾਥ ਮੇਲਾਰਾਮ ਅਤੇ ਵਿਰਾਜ ਇੰਪੈਕਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਇੰਟਰਵੇਨਰਜ਼) ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੰਬਰ 3 2016, ਨੰਬਰ 4 2016 ਅਤੇ ਨੰਬਰ 5 ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 2016. ਉਪਰੋਕਤ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ
ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਜੋ ਇਸ ਸਮੇਂ ਫੈਸਲਾ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 27.10.2017 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਇੰਟਰਵੇਨਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ

ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਯੋਗਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ

ਉੱ

ਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਲਸੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਇੰਟਰਵੇਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਆਦਿ ਬਾਰੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵੱਖਰੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੰਟਰਵੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੈਲੀਗੇਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਅਤੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰੇ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ.

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ.

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

ਬੇਦਾਅਵਾ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ/ਨਿਆਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ/ ਨਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

