[2020] 6 एस. सी. आर 198

ए. बाज एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड एंड एएनआर

वी.

मध्य प्रदेश का राज्य

(2020 की सिविल अपील संख्या 2366-67)

बी.

अप्रैल 24,2020

[डॉ. धनंजय वाई चंद्रचूड़ और

अजय रस्तोगी, जे. जे.]

उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986: सेवा में कमी-सी बीमा पॉलिसी-उत्तरदाता ने एक "पारगमन समुद्री" खरीदा

21 जुलाई 2005 को अपीलकर्ता-बीमाकर्ता से बीमा पॉलिसी "लैंगली, कनाडा से भोपाल, भारत तक हेलीकॉप्टर के परिवहन को कवर करने के लिए-स्वीकृति पत्र के अनुसार, हेलीकॉप्टर के परिवहन के लिए पारगमन मार्ग 'लैंगली से भोपाल (सड़क/हवाई मार्ग से)' था-5 अक्टूबर 2005 को, हेलीकॉप्टर को हवाई मार्ग से नई दिल्ली के लिए दुर्घटनाग्रस्त स्थिति में डी ले जाया गया था-13 अक्टूबर को

2005 , हेलीकॉप्टर को सीमा शुल्क द्वारा साफ कर दिया गया था और नई दिल्ली में एक हैंगर में स्थानांतरित कर दिया गया था-निरीक्षण पर, चालक दल के दरवाजे की खिड़की क्षतिग्रस्त होने की सूचना मिली थी-22 अक्टूबर 2005 के पत्र द्वारा, प्रतिवादी ने नुकसान के बारे में बीमाकर्ता को सूचित किया और कहा कि

हेलीकॉप्टर को दिल्ली स्थित हैंगर में असेंबल किया जा रहा था।

ई.

कि हेलीकॉप्टर दिल्ली से भोपाल के लिए उड़ान भर सकता है "-23 नवंबर 2005 को, प्रतिवादी ने बीमाकर्ता को सूचित किया कि निरीक्षण पर, हेलीकॉप्टर का टेल बूम क्षतिग्रस्त पाया गया था-एक सर्वेक्षणकर्ता था

कथित क्षति का आकलन करने के लिए अपीलार्थी द्वारा नियुक्त-रिपोर्ट में, सर्वेक्षणकर्ता ने निष्कर्ष निकाला कि टेल बूम को नुकसान हुआ था

एफ हैंगर दिल्ली में पर्याप्त सभा के बाद हुआ लेकिन इससे पहले

परीक्षण उड़ान और पारगमन के दौरान नहीं और इसलिए इसके अंतर्गत नहीं आएगा

बीमित व्यक्ति को जारी की गई समुद्री बीमा पॉलिसी का दायरा

क्या नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर का भंडारण, पैकिंग और असेंबली "पारगमन का सामान्य मार्ग" अभिव्यक्ति के दायरे से बाहर होगा, नीति के तहत कवरेज को समाप्त करना-आयोजितः

जी.

तत्काल मामले में बीमा कवर यात्रा के संदर्भ में ही व्यक्त किया जाता है-यह प्रदान करता है कि पॉलिसी उस समय से शुरू होती है जब बीमित माल गोदाम, परिसर या भंडारण स्थान से बाहर निकलता है।

नीति में नामित स्थान और "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम" के दौरान जारी रहा-नई दिल्ली में कार्गो को खोलने का विशिष्ट कार्य

एच.

भोपाल के लिए उड़ान के लिए इसे असेंबल करने के लिए दिल्ली ने संकेत दिया कि दुर्घटनाग्रस्त राज्य में माल का परिवहन समाप्त हो गया था-एक बार जब प्रतिवादी ने नई दिल्ली के हैंगर में अपनी वाणिज्यिक सुविधा के लिए माल को छोड़ने का फैसला किया, जो भोपाल के लिए अपनी गाड़ी की आवश्यकताओं से जुड़ा या आगे नहीं था, तो पारगमन बीमा समाप्त हो गया-हेलीकॉप्टर को असेंबल करने का कार्य इस दृष्टि से किया गया कि इसे अपनी शक्ति के तहत उड़ाया जाए, न कि पैक किए गए हेलीकॉप्टर को सड़क मार्ग से भोपाल तक ले जाने के बजाय, पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम में भंडारण के रूप में गठित नहीं होगा-नीति में केवल उन जोखिमों को शामिल किया गया था जो हेलीकॉप्टर के परिवहन से जुड़े थे और हेलीकॉप्टर की उड़ान या संचालन से जुड़े जोखिमों को शामिल नहीं किया गया था।

बीमाकर्ता को पॉलिसी के तहत पक्षों द्वारा विचार नहीं किए गए जोखिमों के लिए एक तैयार राज्य के रूप में नीचे गिरा दिया गया-पॉलिसी की प्रकृति विषय-वस्तु में परिवर्तन किए जाने के बाद, माल को पारगमन में नहीं कहा जा सकता था और बीमाकर्ता को माल को किसी भी बाद में नुकसान से उत्पन्न होने वाले किसी भी दायित्व से मुक्त कर दिया गया था।

बीमा पॉलिसी-अभिव्यक्ति "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम में", जिसका अर्थ है-आयोजितः अभिव्यक्ति "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम में" विशेष नीति के संदर्भ, उद्देश्य और शब्दों पर निर्भर करती है-नीति के संदर्भ में, शब्द "पारगमन में"

आरंभ से अंतिम गंतव्य तक एक ही यात्रा में खेप के परिवहन की आवश्यकता नहीं है, लेकिन इसमें वे भी शामिल हैं

गति में बाधाएं जो माल के परिवहन या परिवहन के आकस्मिक या आगे बढ़ने में हैं-यह सवाल कि माल के परिवहन को आगे बढ़ाने में क्या विचलन होता है और क्या नहीं, तथ्य का सवाल है जिसे नीति के इरादे और पक्षों के कार्यों दोनों द्वारा निर्धारित किया जाना चाहिए।

बीमा पॉलिसी-सबूत का बोझ-प्रत्यर्थी के लिए अपने मामले को साबित करने के लिए, केवल यह दावा करना कि पारगमन के दौरान हुआ नुकसान पर्याप्त नहीं है-सबूत का बोझ प्रत्यर्थी पर यह दिखाने के लिए होता है कि हुआ नुकसान पॉलिसी की शर्तों के भीतर कवर किया गया था और यह कि संभावनाओं के संतुलन पर हुए नुकसान और पारगमन में होने वाली खेप के बीच एक निकटवर्ती कारण मौजूद था।

20] 6 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

बीमा पॉलिसी-निर्माण-आयोजितः बीमा पॉलिसियों को निर्माण के सिद्धांतों के अनुसार बनाया जाना चाहिए। आम तौर पर वाणिज्यिक और उपभोक्ता अनुबंधों पर लागू -

न्यायालय को उन शब्दों की व्याख्या करनी चाहिए जिनमें अनुबंध पक्षों द्वारा व्यक्त किया जाता है और पक्षों के लिए एक नया अनुबंध करने की शुरुआत नहीं करनी चाहिए-कानूनों की व्याख्या।

बीमा पॉलिसी-समुद्री पारगमन बीमा पॉलिसी समुद्री पारगमन बीमा पॉलिसी का उद्देश्य माल को परिवहन से जुड़े जोखिमों से बचाना है।

"पारगमन", हालांकि, आवश्यक रूप से इसका मतलब यह नहीं है कि खेप को हर समय निरंतर गति में रहने की आवश्यकता है-केवल एक संक्षिप्त विवरण हालांकि, निलंबन पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिए होना चाहिए-पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के दौरान, खेप अक्सर आराम करने के लिए आ सकती है या अस्थायी रूप से लोडिंग या सीमा शुल्क मंजूरी की प्रतीक्षा में डॉक में संग्रहीत की जा सकती है-हालांकि, कार्गो के परिवहन में अनुचित रूप से लंबे कदम पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के भीतर नहीं हैं, और समाप्त हो सकते हैं। " .

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1. बीमा पॉलिसियों को आम तौर पर लागू होने वाले निर्माण के सिद्धांतों के अनुसार समझा जाना चाहिए

वाणिज्यिक और उपभोक्ता अनुबंध। अदालत को उन शब्दों की व्याख्या करनी चाहिए जिनमें अनुबंध पक्षों द्वारा व्यक्त किया जाता है और पक्षों के लिए एक नया अनुबंध करने की शुरुआत नहीं करनी चाहिए। इसलिए प्रत्येक खंड को एक उचित संरचना दी जानी चाहिए ताकि पक्षकारों के स्पष्ट और स्पष्ट इरादे को प्रभावी बनाया जा सके जो पूरे दस्तावेज से पता लगाया जा सके। बीमाकर्ता की देयता बीमा पॉलिसी द्वारा कवर की गई राशि से अधिक नहीं हो सकती है। यह निर्धारित करने के लिए कि क्या दावा पॉलिसी द्वारा निर्दिष्ट सीमाओं के भीतर आता है, यह परिभाषित करना आवश्यक है कि पॉलिसी में क्या शामिल है और पॉलिसी की समाप्ति से पहले किसी बताई गई घटना या दुर्घटना की घटना की पहचान करना आवश्यक है। [पैरा 16] [212-एफ-एच; 214-ए]

2. वर्तमान मामले में बीमा कवर में व्यक्त किया गया है

स्वयं यात्रा की शर्तें।

इसमें प्रावधान किया गया है कि बाज अलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड की अवधि v. एम. पी. का राज्य

नीति दस्तावेज में दिखाई देने वाली अन्य शर्तें। "पारगमन के सामान्य क्रम में" अभिव्यक्ति का अर्थ विशेष नीति के संदर्भ, उद्देश्य और शब्दों पर निर्भर करता है। [पैरा 17,18] [214-एफ; 215-ई] 3. नीति के संदर्भ में, "पारगमन में" शब्दों को एक ही यात्रा में माल के परिवहन की आवश्यकता नहीं है।

अंतिम गंतव्य के लिए प्रारंभ लेकिन गति में वे व्यवधान शामिल हैं जो माल के परिवहन या परिवहन के आकस्मिक या आगे बढ़ने में हैं। द. यह सवाल कि माल के परिवहन को आगे बढ़ाने में क्या विचलन होता है और क्या नहीं, तथ्य का सवाल है जिसे नीति के इरादे और पक्षों के कार्यों दोनों से निर्धारित किया जाना चाहिए। एक ऐसी कार्रवाई जो माल के परिवहन को आगे बढ़ाने के सामान्य या सामान्य तरीके से पूरी तरह से असंबंधित है, माल को नीति के तहत "पारगमन में" अभिव्यक्ति की परिभाषा के तहत आने से रोकेगी। [पैरा 25] [221-एफ-एच]

4. यह निर्विवाद है कि सीमा शुल्क मंजूरी के समय कोई नुकसान नहीं हुआ था। यह तब था जब हेलीकॉप्टर का निरीक्षण किया गया था

21 अक्टूबर 2005 को निरीक्षण किया गया कि हेलीकॉप्टर के चालक दल के दरवाजे की खिड़की को नुकसान पहुंचा है। हेलीकॉप्टर को लैंगली से "नॉक डाउन स्थिति" में ले जाया गया था। भोपाल के लिए उड़ान के लिए इसे इकट्ठा करने के उद्देश्य को आगे बढ़ाने के लिए नई दिल्ली में कार्गो को खोलने के विशिष्ट कार्य ने संकेत दिया कि दुर्घटनाग्रस्त अवस्था में माल का परिवहन समाप्त हो गया था। के उद्देश्य के लिए हेलीकॉप्टर को खोलने का कार्य

भोपाल के लिए उड़ान शुरू करने के लिए इसे इकट्ठा करना बीमित माल के परिवहन को आगे बढ़ाने के सामान्य या सामान्य तरीके से असंबंधित था। इस नीति में केवल वे जोखिम शामिल थे जो हेलीकॉप्टर के परिवहन से जुड़े थे और हेलीकॉप्टर की उड़ान या संचालन से जुड़े जोखिमों को शामिल नहीं किया गया था। [पैरा 26,27] [222-बी-सी, एफ-एच] [2020] 6 एस. सी. आर.

5. हेलीकॉप्टर के चरित्र में एक नॉक डाउन स्थिति से उड़ान भरने के लिए तैयार स्थिति में परिवर्तन ने अपीलार्थी को जोखिमों के लिए उजागर किया

नीति के तहत पक्षों द्वारा विचार नहीं किया गया। बीमित विषय-वस्तु के परिवर्तन का प्रभाव सहमत कवर के दायरे से बाहर है और पॉलिसी को समाप्त कर देता है। एक बार विषय-वस्तु की प्रकृति में परिवर्तन हो जाने के बाद, माल को पारगमन में नहीं कहा जा सकता है और अपीलार्थी को खेप को किसी भी बाद की क्षति से उत्पन्न होने वाले किसी भी दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है।

उड़ान से जुड़े जोखिमों के संपर्क में आना और अनावश्यक रूप से यात्रा के जोखिमों में जोड़ा गया जो नहीं थे

नीति द्वारा कवर किया गया। तदनुसार, यह निवेदन कि भोपाल के अंतिम गंतव्य पर हेलीकॉप्टर की डिलीवरी नहीं होने तक जोखिमों के खिलाफ सुरक्षा प्रदान की जाएगी, अस्थिर है। [पैरा 29] [223-ई-एच]

6. खंड 5.1। 2 आई. सी. सी. ने प्रावधान किया कि नीति हो सकती है

7. आई. सी. सी. के खंड 15 में प्रावधान किया गया है कि पारगमन नीति की अवधि के दौरान, बीमित व्यक्ति उचित प्रेषण के साथ कार्य करेगा। समुद्री पारगमन बीमा पॉलिसी का उद्देश्य माल को परिवहन से जुड़े जोखिमों से बचाना है। एक स्थान से दूसरे स्थान पर प्रेषण। कार्गो ले जाने के लिए जिम्मेदार लोगों के लिए यह सुनिश्चित करना मौलिक है कि बेज एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड के सभी चरण।

परिवहन उचित शीघ्रता के साथ किया जाता है। " में।

"पारगमन", हालांकि, आवश्यक रूप से इसका मतलब यह नहीं है कि खेप को हर समय निरंतर गति में रहने की आवश्यकता है। तत्काल मामले में, बीमाकृत ने स्वेच्छा से हेलीकॉप्टर को भंडारण में रखने का फैसला किया

नई दिल्ली में हैंगर वाणिज्यिक सुविधा के लिए है न कि पारगमन को आगे बढ़ाने के लिए। इसके अलावा, नीचे गिराए गए हेलीकॉप्टर को उड़ाने के उद्देश्य से उसे इकट्ठा करके बीमित व्यक्ति

भोपाल ने खेप की प्रकृति को बदल दिया और अपीलार्थी को नीति के दायरे से परे परिचालन जोखिमों के लिए उजागर किया। [पैरा 31] [224-जी; 225-ए-डी] 8. आई. सी. सी. के खंड 6 में समाप्त होने के बाद भी ऐसी परिस्थितियों में बीमा कवर जारी रखने का प्रावधान किया गया है।

10. प्रत्यर्थी के लिए अपना मामला साबित करने के लिए, केवल यह दावा करना कि पारगमन के दौरान हुआ नुकसान पर्याप्त नहीं है। सबूत का भार प्रत्यर्थी पर यह दिखाने के लिए है कि किए गए नुकसान को पॉलिसी की शर्तों के भीतर कवर किया गया था और संभावनाओं के संतुलन पर [2020] 6 एस. सी. आर. के बीच एक निकटवर्ती कारण मौजूद था।

नुकसान हुआ और हेलीकॉप्टर पारगमन में था। प्रतिवादी ने अपने मामले का समर्थन करने के लिए कोई सबूत पेश नहीं किया है। [पैरा 36] [228-सी-डी] 11. एन. सी. डी. आर. सी. के अनुसार, निर्वहन के अंतिम बंदरगाह पर निर्वहन पूरा होने के तीस दिनों की समाप्ति होनी चाहिए

अनिवार्य रूप से भोपाल पहुंचने के तीस दिन बाद के रूप में व्याख्या की गई और पारगमन के दौरान तीस दिन नहीं जिसमें नई दिल्ली में ठहराव शामिल था। एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से गलत है। बीमा के अनुबंध का अर्थ लगाते समय, अदालत के लिए अनुबंध की शर्तों को प्रतिस्थापित करने की अनुमति नहीं है। अदालत को हमेशा एक अनुबंध में उपयोग किए गए शब्दों की व्याख्या इस तरह से करनी चाहिए जो पक्षों के इरादे को सबसे अच्छी तरह से व्यक्त करेगा। एन. सी. डी. आर. सी. गलत तरीके से इस रास्ते पर आगे बढ़ा है कि पारगमन के सामान्य मार्ग में नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर की असेंबलिंग शामिल होगी और जब तक हेलीकॉप्टर भोपाल नहीं पहुंचा, तब तक इस नीति में सभी जोखिम शामिल थे। इकट्ठे किए गए हेलीकॉप्टर से जुड़े जोखिमों को पॉलिसी के दायरे में नहीं लाया गया था, क्योंकि जिस विषय-वस्तु का बीमा किया गया था, वह एक हेलीकॉप्टर था जिसे एक पैकेज्ड में ले जाया जा रहा था।

स्थिति। हेलीकॉप्टर को सड़क मार्ग से भोपाल तक ले जाने के बजाय, इसे अपनी शक्ति के तहत उड़ाने के उद्देश्य से हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करने का कार्य, पारगमन के सामान्य क्रम में भंडारण के रूप में गठित नहीं होगा। एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा अपनाई गई व्याख्या मूल रूप से नीति के उद्देश्य पर प्रहार करती है और ठोस वाणिज्यिक सिद्धांतों के अनुसार नहीं है। व्याख्या ने पॉलिसी के दायरे से परे बीमित जोखिम के चरित्र को बदल दिया जैसा कि पक्षों के बीच सहमति हुई थी। [पैरा 39] [230-ए-ई]

एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड v.

गर्ग संस इंटरनेशनल (2014) 1 एस. सी. सी. 686: [2013] 1 एस. सी. आर. 336-संदर्भित।

वर्ना ट्रेडिंग पीटीवाई लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड (1991) 1 वी. आर. 129; क्यू. बी. ई. बीमा लिमिटेड बनाम। पैटरसन फाइन ज्वैलरी पीटीवाई लिमिटेड 2004 वीएससी 31; बेथेल बनाम। क्लार्क (1888) 20 क्यू. बी. डी. 615; एस. सी. ए. (फ्रेट) लिमिटेड बनाम। गिब्सन [1974] 2 लॉयड के प्रतिनिधि 533; विगिन्स टीप ऑस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड बनाम। बाल्टिका बीमा कंपनी लिमिटेड [1970] 2 एनएसडब्ल्यूआर 77; प्रथम

अमेरिकन आर्टिफिशियल फ्लावर्स, आई. एन. सी. बनाम ए. एफ. आई. ए. वर्ल्डवाइड आई. एन. एस. बजाज एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड वी.

एम. पी. का राज्य

1977 ए. एम. सी. 376 (एन. वाई. सुपर सीटी 1976); लकड़ी और लकड़ी उत्पाद, इंक. वी. नया आदि 807 एफ 2 डी 1987,1987 एएमसी

1244 ; वर्ना ट्रेडिंग पीटीवाई लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस

कंपनी लिमिटेड [1991] 1 वी. आर. 129; एन. ई. सी. ऑस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड बनाम। गैमिफ़

पीटीवाई लिमिटेड [1993] एफसीए 252; रेसा शिपिंग कंपनी एसए वी।

एडमंड्स [1985] 2 ऑल ई. आर. 712-संदर्भित।

बीमा कानून बारहवें संस्करण पर मैक गिलिव्रे, स्वीट

3 दूसरा संस्करण, 2012 ब्लैक लॉज़ डिक्शनरी का 10 वां संस्करण, रॉबर्ट द्वारा कॉलिनवॉक्स के बीमा कानून का 10 वां संस्करण

मर्किन का उल्लेख किया गया। -

मामला कानून संदर्भ

[2013] 1 एससीआर 336

पै

रा 9

संदर्भित किया गया है

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 2366

67 2020 से।

राष्ट्रीय संविधान के 10.08.2018 दिनांकित निर्णय और आदेश से

2009 की पहली अपील संख्या 279 और 2010 की पहली अपील संख्या 25 में उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग।

जॉय बसु, वरिष्ठ अधिवक्ता। , प्रंतर बसु चौधरी, कनक बोस, हर्षुल

सिंह और साहिल टागोत्रा, अधिवक्ता। अपीलार्थियों के लिए।

जे. एस. अत्री, वरिष्ठ अधिवक्ता। , आदित्य रंजन, नरेंद्र सिंह, अधिवक्ता। के लिए

उत्तरदाता।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

डॉ. धनंजय वाई. चंद्रचूड, जे.

1. छुट्टी दे दी गई।

2. वर्तमान अपील राष्ट्रीय के एक फैसले से उत्पन्न होती है

उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग 1 दिनांक 10 अगस्त 2018 ने पहली अपील में मध्य प्रदेश राज्य उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग 2 के फैसले को बरकरार रखा। एस. सी. डी. आर. सी. ने अपीलार्थी को अपनी सेवा में कम माना और हेलीकॉप्टर की मरम्मत की लागत के लिए 64,89,205 का मुआवजा देने का निर्देश दिया। उत्तरदाता। अपीलार्थी और प्रत्यर्थी दोनों ने एस. सी. डी. आर. सी. के आदेश के खिलाफ अपील की थी। एन. सी. डी. आर. सी. ने अपील को खारिज कर दिया 3

1 " एनसीडीआरसी "

2 " एससीडीआरसी "

3 2009 की पहली अपील सं. 279 [2020] 6 एस. सी. आर.

अपीलार्थी द्वारा पसंद की गई और मुआवजे में वृद्धि के लिए प्रतिवादी द्वारा पसंद की गई अपील को आंशिक रूप से अनुमति दी गई और प्रति वर्ष छह प्रतिशत की दर से ब्याज दिया गया।

3. प्रतिवादी ने एक "पारगमन समुद्री बीमा" खरीदा

21 जुलाई 2005 को अपीलार्थी की ओर से लैंगली, कनाडा से भोपाल, भारत तक बेल-430 हेलीकॉप्टर के परिवहन को कवर करने के लिए नीति। 1 जुलाई 2005 के एक स्वीकृति पत्र द्वारा, अपीलार्थी ने हवाई, समुद्री और सड़क मार्ग से हेलीकॉप्टर के परिवहन के लिए पारगमन मार्ग निर्धारित किया। 10 जुलाई 2005 के एक पत्र द्वारा, प्रस्तावित मार्ग को निम्नानुसार बदल दिया गया थाः

" पारगमन विवरणः लैंगली से पीथमपुर/भोपाल (सड़क/हवाई मार्ग से) "।

4. अपीलार्थी द्वारा जारी नीति अनुसूची ने संकेत दिया कि यह नीति 22 जुलाई 2005 से लैंगले से भोपाल तक मानक पैकेजिंग के साथ हेलीकॉप्टर के परिवहन के लिए 20,00,00,000 की कुल बीमित राशि के लिए जारी की गई थी। इस नीति को अन्य बातों के साथ-साथ उन खंडों द्वारा नियंत्रित किया जाना था जिनमें शामिल थे, संस्थान कार्गो खंड (वायु कार्गो) 3, संस्थान युद्ध खंड (वायु कार्गो), संस्थान हड़ताल खंड (वायु कार्गो), और एक संस्थान चोरी चोरी गैर-वितरण खंड जो नीति के तहत सभी नुकसान और हानि के नियमों और शर्तों को सूचीबद्ध करता है। नीति की अवधि आई. सी. सी. के खंड 5 के संदर्भ में नियंत्रित की जानी थी। 5 अक्टूबर 2005 को हेलीकॉप्टर को नई दिल्ली के लिए हवाई मार्ग से दुर्घटनाग्रस्त स्थिति में ले जाया गया था। 13 अक्टूबर 2005 को, हेलीकॉप्टर को सीमा शुल्क द्वारा मंजूरी दे दी गई और नई दिल्ली में एक हैंगर में स्थानांतरित कर दिया गया। 21 अक्टूबर 2005 को, हेलीकॉप्टर का एक प्रतिनिधि द्वारा निरीक्षण किया गया था

5 " आई. सी. सी. "बाज अलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v. ए. टी. ई. एम. पी. [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

" पायलट सीट की खिड़की के शीशे को नुकसान और हेलीकॉप्टर के टेल बूम को नुकसान दो अलग-अलग घटनाएं हैं जो प्रत्येक से संबंधित नहीं हैं।

अन्य। पायलट सीट के क्षतिग्रस्त खिड़की के शीशे को बदलने की लागत है

रुपये 10,00,000 से नीचे और इसलिए अतिरिक्त के अंतर्गत आ जाएगा

टेल बूम को नुकसान हैंगर #3, बे 15/33 आई. जी. आई. एयरपोर्ट दिल्ली में पर्याप्त असेंबली के बाद लेकिन परीक्षण से पहले हुआ था। उड़ान और पारगमन के दौरान नहीं और इसलिए बीमित व्यक्ति को जारी समुद्री बीमा पॉलिसी के दायरे में नहीं आएगा।

5. 10 अप्रैल 2006 के एक पत्र द्वारा, अपीलार्थी ने एन. डी. एन. टी. को सूचित किया कि सीमा शुल्क निकासी के दौरान टेल बूम को नुकसान का पता नहीं चला था और इसका पता केवल तीसरे सप्ताह नवंबर 2005 में चला था, जिसके पहले कई निरीक्षण किए गए थे और पहले कोई नुकसान नहीं हुआ था। अपीलार्थी ने आगे प्रतिवादी को सूचित किया कि निर्माता के प्रतिनिधियों ने भीटेड कि टेल बूम का नुकसान केवल एम. बी. आर. के महीने में देखा गया था। 10 अप्रैल 2006 को, अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को सूचित किया कि दावा किए गए नुकसान निम्नलिखित कारणों से अस्वीकार्य थेः

" 1. विंडस्क्रीन ग्लास को नुकसान का दावा-इस नुकसान के लिए प्रतिस्थापन की कुल लागत रु. (विंडस्क्रीन ग्लास की राशि)/- यह राशि 20 करोड़ रुपये की बीमित राशि के 0.5% की कटौती योग्य पॉलिसी के भीतर है। इस प्रकार कोई दायित्व संलग्न नहीं है।

नीति के लिए।

2. विमान के टेल बूम पर सेंध लगाने का दावा

ए। इसकी खोज नवंबर-2005 के तीसरे सप्ताह में दिल्ली के हैंगर-3 बे आई. जी. आई. हवाई अड्डे पर की गई थी। नियमित निरीक्षण के दौरान निर्माता के प्रतिनिधि ने डेंट को देखा। यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि माल (तिथि) पर उतरा था।

बी। हमने सर्वेक्षणकर्ताओं, मेसर्स पुरी अनुज एंड एसोसिएट्स को निरीक्षण के लिए नियुक्त किया

और नुकसान की रिपोर्ट करें।

सी। सर्वेक्षणकर्ताओं ने बताया है कि नुकसान की पहचान नहीं की गई थी /

सीमा शुल्क मंजूरी के दौरान सूचना दी गई। साफ-सुथरी डिलीवरी की गई है

स्वीकार कर लिया।

डी। कनाडाई निर्माताओं के प्रतिनिधियों, श्री लॉर्न वॉवल्स और श्री एड्रिन लॉरेंस ने स्वीकार किया है कि नुकसान [2020] 6 एस. सी. आर. था।

केवल नवंबर में देखा गया। कार्गो के उतरने पर उनके गहन निरीक्षण के दौरान टेल बूम को कोई नुकसान नहीं हुआ।

ई. दावा किया गया नुकसान माल के भंडारण/आवाजाही/संचालन के दौरान और वांछित रूप से डिलीवरी के लंबे समय बाद होता है।

गंतव्य।

इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, हमें यह कहते हुए खेद है कि नुकसान दिए गए कवर के दायरे से बाहर है। दावा किए गए दोनों नुकसान हैं -

अस्वीकार्य "।

6. 11 अप्रैल 2006 के एक पत्र द्वारा, प्रत्यर्थी ने जवाब दिया

उपरोक्त पत्र में कहा गया है कि भले ही सीमा शुल्क मंजूरी के एक महीने के बाद नुकसान देखा गया था, पारगमन की नीति भोपाल तक थी और इसलिए नवंबर 2005 के महीने में हेलीकॉप्टर को हुए नुकसान को भी "पारगमन" के तहत शामिल किया जाएगा। अपीलार्थी ने अस्वीकार कर दिया कि 11 जुलाई 2006 को एक पत्र द्वारा प्रत्यर्थी का दावा इस आधार पर कि हेलीकॉप्टर को जो नुकसान हुआ वह नीति की अवधि समाप्त होने के बाद हुआ था जैसा कि आईसीसी के खंड 5 में उल्लेख किया गया है:

" वर्तमान मामले में, हवाई पारगमन की खेप का गंतव्य नई दिल्ली हवाई अड्डा था। कार्गो (विमान) को इस स्थान पर असेंबल किया जाना था और फिर विमान को भोपाल के लिए उड़ान भरनी थी।

उड़ान बीमा के समुद्री पारगमन दायरे से बाहर होगी। जारी की गई नीति के नामित गंतव्य "भोपाल" की कोई प्रासंगिकता नहीं है।

इस संदर्भ में।

इस प्रकार, बीमा कवर अंतिम गोदाम में डिलीवरी पर समाप्त हो गया,

परिसर या भंडारण का स्थान।

7. प्रत्यर्थी ने 18 अगस्त 2006 को एस. सी. डी. आर. सी. के समक्ष एक उपभोक्ता शिकायत दायर की जिसमें अपीलार्थी से दावे को गलत तरीके से अस्वीकार करने और प्रत्यर्थी को हुए नुकसान के लिए मुआवजे की मांग की गई। 16 मई 2009 को, एस. सी. डी. आर. सी. ने अपीलार्थी को अपनी सेवा में कमी पाया और अपीलार्थी को प्रत्यर्थी को 64,89,205 का मुआवजा देने का निर्देश दिया। एस. सी. डी. आर. सी. ने माना कि वर्तमान मामला अंतिम गंतव्य से पहले डिलीवरी का मामला नहीं था, बल्कि नई दिल्ली में ठहराव केवल एक पारगमन पड़ाव था और नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर की असेंबली ने कार्गो की प्रकृति को नहीं बदला। एस. सी. डी. आर. सी. के फैसले से व्यथित होने के कारण, याचिकाकर्ता और प्रतिवादी दोनों ने अलग-अलग प्राथमिकता दी

एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष अपील। एन. सी. डी. आर. सी. ने अपने 10 तारीख के फैसले से

6 2006 की उपभोक्ता शिकायत संख्या 13, बाज अलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v. एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड, जे।]

अगस्त 2018 में, एस. सी. डी. आर. सी. के इस निष्कर्ष को बरकरार रखा कि दावे को अस्वीकार करने में अपीलार्थी की ओर से सेवा की कमी थी। एस. सी. डी. आर. सी. द्वारा दिए गए मुआवजे के अलावा, एन. सी. डी. आर. सी.

अस्वीकार की तारीख से वसूली तक प्रति वर्ष छह प्रतिशत की दर से "हर्जाने के रूप में ब्याज मुआवजा" प्रदान किया जाता है। एन. सी. डी. आर. सी. के निर्णय पर जोर देते हुए, अपीलार्थी ने वर्तमान विशेष याचिका दायर की है। संविधान के अनुच्छेद 136 के तहत इस न्यायालय के समक्ष अनुमति याचिका।

8. इस अदालत के 15 फरवरी 2019 के एक आदेश द्वारा, एन. सी. डी. आर. सी. के फैसले के संचालन पर रोक लगा दी गई थी। मुद्दा यह है

इस न्यायालय के समक्ष यह है कि क्या नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर का भंडारण, पैकिंग और असेंबली "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम" अभिव्यक्ति के दायरे से बाहर होगी, जो नीति के तहत कवरेज को समाप्त करती है।

9. इस न्यायालय के समक्ष प्रस्तुतियों के दौरान, अपीलार्थियों की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ वकील श्री जॉय बसु ने निम्नलिखित प्रस्तुतियाँ कीं:

(i) नीति का कार्यकाल और अवधि एक ऐसी घटना पर निर्भर थी जो आई. सी. सी. के खंड 5 को प्रेरित कर सकती है। उत्तरदाता ने अंतिम गंतव्य-भोपाल से पहले हेलीकॉप्टर की डिलीवरी ली और इसे नई दिल्ली में अपने हैंगर में संग्रहीत किया। हैंगर में हेलीकॉप्टर का भंडारण नहीं था

अपरिहार्य रूप से एक वाहक से जुड़ा हुआ है जो इसके लिए जिम्मेदार है यात्रा में तेजी लाना और पारगमन के दौरान माल की देखभाल करना। एक बार जब प्रतिवादी ने माल को अपनी हिरासत में ले लिया और नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करने का फैसला किया, तो वाहक के साथ संपर्क समाप्त हो गया, जिससे जोखिम कवर प्रभावित हुआ।

((ii) प्रत्यर्थी के अभिरक्षा लेने और हेलीकॉप्टर की डिलीवरी के कारण होने वाली देरी और विचलन आई. सी. सी. के खंड 6 द्वारा कवर नहीं किया गया था और आई. सी. सी. के खंड 15 के विपरीत था, जिसमें प्रत्यर्थी को उचित प्रेषण के साथ कार्य करने की आवश्यकता थी;

(iii) इस नीति में [2020] 6 एस. सी. आर. के माध्यम से कार्गो के रूप में हेलीकॉप्टर के परिवहन से जुड़े जोखिम शामिल थे।

पूर्ववर्ती न्यायालय की रिपोर्ट

वाहक। जब प्रतिवादी ने नई दिल्ली के हैंगर में हेलीकॉप्टर को इकट्ठा किया, तो इसने उक्त माल के चरित्र और प्रकृति को बदल दिया और एक पूरी तरह से नया उत्पाद बनाया। संशोधित माल का बीमा नहीं किया जा सकता था

मौजूदा पॉलिसी के रूप में यह अपीलार्थी को उन जोखिमों के लिए उजागर करती है जिन पर पारगमन समुद्री बीमा पॉलिसी में सहमति नहीं थी। कार्गो के रूप में एक विघटित हेलीकॉप्टर के परिवहन से जुड़े जोखिम उनसे जुड़े जोखिमों से अलग हैं। अपनी शक्ति के तहत एक हेलीकॉप्टर की उड़ान। हेलीकॉप्टर की उड़ान से जुड़े परिचालन जोखिमों को एक अलग एविएशन हल ऑल रिस्क इंश्योरेंस पॉलिसी के तहत कवर किया जाता है।

आई. सी. सी. का खंड 2.3 बीमा कवर से बाहर है। माल की पैकिंग या तैयारी की अपर्याप्तता या अनुपयुक्तता के कारण नुकसान, क्षति या व्यय;

एन. सी. डी. आर. सी. ने नीति की अपनी व्याख्या में, संक्षेप में, पार्टियों द्वारा परिकल्पित अर्थ के विपरीत नीति को फिर से लिखा है। इस संबंध में, निर्यात ऋण गारंटी में इस न्यायालय के निर्णय पर निर्भरता रखी गई थी

कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड बनाम गर्ग संस इंटरनेशनल "।

अगर अलग किए गए हेलीकॉप्टर वाले कंटेनर को नई दिल्ली में नहीं खोला गया होता और भोपाल की अपनी आगे की यात्रा जारी नहीं रखी जाती, तो भी पारगमन का सामान्य मार्ग बाधित हो जाता। परिवहन में बाधाएं

माल को इस तरह के परिवहन के लिए आकस्मिक होना चाहिए न कि सुविधा के रूप में। संयोजन के उद्देश्य से नई दिल्ली में हैंगर में हेलीकॉप्टर का भंडारण और बाद की उड़ान को परिवहन के लिए आकस्मिक भंडारण नहीं कहा जा सकता है। रिलायंस को वर्ना में विक्टोरिया के सर्वोच्च न्यायालय (अपील प्रभाग) के फैसलों पर रखा गया था

ट्रेडिंग पीटीवाई लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड 3, और

हेलीकॉप्टर के दरवाजे की खिड़की को नुकसान होगा अतिरिक्त खंड के अंतर्गत आता है जो किसी भी स्थिति में शामिल नहीं है

सी 686

आर 129

31 ए. जे. एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v.ओ. एफ. एम. पी [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

बीमा पॉलिसी के तहत। टेल बूम को नुकसान

यह नवंबर 2005 के तीसरे सप्ताह में हुआ था।

जो 13 अक्टूबर 2005 से तीस दिनों की अवधि के बाद है (सीमा शुल्क मंजूरी की तारीख और प्रत्यर्थी लेने की तारीख) माल का कब्जा)। इसलिए, इस अवधि में नुकसान का दावा खंड 5.1 के संदर्भ में देय नहीं है। 3 .

दूसरी ओर, आदित्य राजन, विद्वान वकील उपस्थित हुए।

प्रत्यर्थी ने एन. सी. डी. आर. सी. के निर्णयों का समर्थन किया और

और निम्नलिखित प्रस्तुतियाँ कीं:

प्रतिलिपि

बीमाकर्ता द्वारा कभी भी आई. सी. सी. प्रदान नहीं किया गया था। द.

जिस तरह से हेलीकॉप्टर को हवाई मार्ग से ले जाया जाता है

रास्ता अलग है। दुर्घटनाग्रस्त अवस्था में हेलीकॉप्टर पहले नई दिल्ली में उतरा और फिर उसे हैंगर में ले जाया गया, जहाँ इसे इकट्ठा किया जाना था और परिवहन के लिए तैयार किया जाना था

सड़क मार्ग से भोपाल। प्रत्यर्थी ने नई दिल्ली को चयनित गोदाम के रूप में स्वीकार करने के उद्देश्य से नहीं चुना

वितरण। असेंबली के दौरान, केवल धड़ असेंबली (हेलीकॉप्टर के सामने वाले हिस्से) का निरीक्षण किया गया और एक दरार आ गई

हेलीकॉप्टर के सामने वाले हिस्से की खिड़की में देखा गया था। उस समय हेलीकॉप्टर को किसी अन्य नुकसान का पता लगाने की कोई संभावना नहीं थी क्योंकि हेलीकॉप्टर अभी भी पारगमन में था

और इसलिए, कोई औपचारिक शिकायत दर्ज नहीं की गई थी

अपीलार्थी। भोपाल में हेलीकॉप्टर की डिलीवरी के बाद ही हेलीकॉप्टर की ठीक से जांच की जा सकी और दावा किया जा सका

जमा किया गया;

22 नवंबर 2005 का पत्र एक व्यक्ति द्वारा लिखा गया था

प्रशासनिक प्रबंधक, जिसे पता नहीं था कि क्या हेलीकॉप्टर को सड़क या हवाई मार्ग से भोपाल ले जाया जाना था। यह.

पत्र में कहा गया था कि हेलीकॉप्टर के कुछ हिस्से पारगमन के दौरान टूट गए थे;

हेलीकॉप्टर के भंडारण के लिए उचित आधार था

नई दिल्ली के हैंगर में। चूंकि प्रतिस्थापन विंडो भारत में उपलब्ध नहीं था, प्रतिवादी ने अमेरिका से एक नई खिड़की खरीदने का फैसला किया ताकि बढ़ते ढांचे को और नुकसान होने की संभावना को रोका जा सके।

हेलीकॉप्टर। नए की खरीद और आपूर्ति के बाद से

खिड़की में काफी समय लग रहा था, हेलीकॉप्टर था इस बीच भंडारण में एक [2020] 6 एस. सी. आर. से ढके हैंगर में रखा गया।

पूर्ववर्ती न्यायालय की रिपोर्ट

बुलबुला शीट और पैकिंग सामग्री। इसके अलावा, हेलीकॉप्टर को नई दिल्ली में रखा गया था क्योंकि प्रत्यर्थी के पास सभी आवश्यक कुशल श्रमशक्ति और विशेष उपकरण थे।

क्षतिग्रस्त खिड़की;

20 नवंबर 2015 को, हेलीकॉप्टर निर्माता के इंजीनियर ने एक नियमित जांच के दौरान पूंछ में उछाल को देखा। टेल बूम में डेंट के बारे में सूचित किए जाने पर, प्रतिवादी के इंजीनियर ने आगे का मूल्यांकन किया

क्षति की सीमा निर्धारित करें। तदनुसार, पहुँच पैनलों को खोलकर हेलीकॉप्टर के अंदर तक पहुँचा गया और मुख्य संरचनात्मक बल्कहेड क्षतिग्रस्त पाया गया। द.

हेलीकॉप्टर के निर्माता ने एक मरम्मत योजना प्रदान की जिसके माध्यम से नई दिल्ली के हैंगर में हेलीकॉप्टर को हुए संरचनात्मक नुकसान की मरम्मत की जा सकी। मरम्मत के बाद, हेलीकॉप्टर की सेवा क्षमता को सत्यापित करने के लिए यह था

इसे परीक्षण उड़ान के लिए आवश्यक है और चूंकि हेलीकॉप्टर को उड़ने की स्थिति में इकट्ठा किया गया था, इसलिए इसे अलग नहीं करने का निर्णय लिया गया था। सड़क मार्ग से परिवहन लेकिन इसके बजाय हेलीकॉप्टर से भोपाल के लिए उड़ान भरें। प्रत्यर्थी ने कभी भी भोपाल से नई दिल्ली के लिए अंतिम गंतव्य को बदलने का कोई निर्देश नहीं दिया।

खंड 5.1 के उद्देश्य। 2 , भोपाल फाइनल में बना रहा। वितरण का स्थान।

इस न्यायालय के समक्ष विवाद हेलीकॉप्टर के ओम को हुए नुकसान के संबंध में है न कि कांच को हुए नुकसान के संबंध में। 10 अप्रैल 2006 के एक पत्र द्वारा, अपीलार्थी ने सूचित किया कि विंडस्क्रीन कांच के प्रतिस्थापन की कुल लागतबीमित राशि का 0.50 प्रतिशत की कटौती योग्य पॉलिसी और इस तरह y पॉलिसी के तहत उत्पन्न हुई। बीमाकृत ने चुनौती नहीं दी है कि

. अदालत।

13. बीमाकर्ता द्वारा बीमित व्यक्ति को जारी की गई बीमा पॉलिसी पक्षों के बीच एक अनुबंध का प्रतिनिधित्व करती है। बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति को बीमा कवर के तहत आने वाले नुकसान की भरपाई करने का वचन देता है। पॉलिसी के नियमों और शर्तों के अधीन। अपीलकर्ता ने जारी किया

पॉलिसी की अनुसूची में खंड, समर्थन, बहिष्करण, शर्तें और वारंटी। नीति कवर की सीमा नीति अनुसूची में उल्लिखित विभिन्न खंडों द्वारा नियंत्रित और अधीन थी जिसमें आई. सी. सी. शामिल था। आई. सी. सी. ने अन्य बातों के साथ-साथ बीमाकर्ता और बीमित व्यक्ति के जोखिम, बहिष्करण, अवधि और कर्तव्यों को निर्धारित किया है। 14. वर्तमान मामले में विवाद आई. सी. सी. के समाप्ति खंड की व्याख्या पर है।

15. बीमा कानून 1 0 10 पर मैकगिलिव्रे सिद्धांतों को स्पष्ट करता है

जो बीमा अनुबंधों की व्याख्या को नियंत्रित करते हैंः

" 11-007 यह निर्माण का एक स्वीकृत सिद्धांत है कि एक वाणिज्यिक दस्तावेज, जैसे कि बीमा पॉलिसी, को ठोस वाणिज्यिक सिद्धांतों और अच्छी व्यावसायिक भावना के अनुसार समझा जाना चाहिए, ताकि इसके प्रावधानों को उचित और समझदारी से लागू किया जा सके। इस सिद्धांत से कई परिणाम निकलते हैं।

11-008 यह इस प्रकार है कि पॉलिसी के किसी भी खंड की व्याख्या करते समय, यह ध्यान में रखना सही हैः (1) अनुबंध के उद्देश्य का वाणिज्यिक उद्देश्य; और (2) खंड का उद्देश्य या कार्य और इसके

समग्र रूप से अनुबंध के साथ स्पष्ट संबंध।

16. बीमा अनुबंध के प्रावधानों को पॉलिसी दस्तावेज़ में उपयोग किए गए शब्दों द्वारा व्यक्त किए गए इरादे को ध्यान में रखते हुए एक उचित व्यवसाय जैसे अर्थ प्रदान किया जाना चाहिए। बीमा पॉलिसियों का अर्थ आम तौर पर वाणिज्यिक और उपभोक्ता अनुबंधों पर लागू निर्माण के सिद्धांतों के अनुसार किया जाना चाहिए। अदालत को उन शब्दों की व्याख्या करनी चाहिए जिनमें अनुबंध पक्षों द्वारा व्यक्त किया जाता है और पक्षों के लिए एक नया अनुबंध करने की शुरुआत नहीं करनी चाहिए। एक उचित निर्माण

इसलिए प्रत्येक खंड को दिया जाना चाहिए ताकि पक्षकारों के स्पष्ट और स्पष्ट इरादे को प्रभावी बनाया जा सके जो समग्र रूप से सुनिश्चित किया जा सके। यंत्र। बीमाकर्ता का दायित्व इससे अधिक नहीं हो सकता है

10 बारहवाँ संस्करण, स्वीट एंड मैक्सवेल (2012)

बीमा पॉलिसी द्वारा कवर किया जाता है। यह निर्धारित करने के लिए कि क्या दावा नीति द्वारा निर्दिष्ट सीमाओं के भीतर आता है, यह आवश्यक है - यह परिभाषित करें कि पॉलिसी में वास्तव में क्या शामिल है और पॉलिसी की समाप्ति से पहले किसी बताई गई घटना या दुर्घटना की घटना की पहचान करें। इसलिए, प्रतिद्वंद्वी प्रस्तुतियों पर विचार करते समय, नीति के प्रावधानों के साथ हमारे विश्लेषण की शुरुआत करना आवश्यक है।

17. आई. सी. सी. का खंड 5 इस प्रकार प्रदान करता है:

" 5.1 यह बीमा उस समय से संलग्न होता है जब बीमित व्यक्ति पारगमन शुरू करने के लिए गोदाम, परिसर या भंडारण स्थान से निकलता है।

पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के दौरान और या तो समाप्त होता है

5.1. 1 यहाँ नामित गंतव्य पर माल प्राप्तकर्ताओं या अन्य अंतिम गोदाम, परिसर या भंडारण के स्थान पर डिलीवरी पर।

5.1. 2 किसी अन्य गोदाम, परिसर या भंडारण के स्थान पर डिलीवरी पर, चाहे वह यहां नामित गंतव्य से पहले हो या उस पर, जो

आश्वस्त व्यक्ति दोनों में से किसी एक का उपयोग करने के लिए चुनता है।

या

5.1 .2.2 आवंटन या वितरण के लिए या

5.1. 3 पदार्थ को उतारने के 30 दिनों की समाप्ति पर-निर्वहन के अंतिम स्थान पर विमान से बीमित पदार्थ, जो भी पहले हो।

वर्तमान मामले में बीमा कवर यात्रा के संदर्भ में ही व्यक्त किया जाता है। उपरोक्त खंड में यह प्रावधान है कि अवधि

पॉलिसी संलग्न की गई और उस समय से शुरू हुई जब बीमित माल, पॉलिसी में नामित स्थान पर गोदाम, परिसर या भंडारण स्थान से निकला और "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम" के दौरान जारी रहा। जहाँ तक पारगमन की समाप्ति का संबंध है, तीन वैकल्पिक घटनाओं को रखा गया है। खंड 5 में आगे:

((i) खंड 5.1 के अधीन। 1 , बीमा माल की "डिलीवरी पर" मालवाहक या अन्य अंतिम गोदाम को समाप्त कर देता है या

"नीति में" नामक गंतव्य पर भंडारण का स्थान;

((ii) खंड 5.1 के अधीन। 2 , वितरण का वैकल्पिक स्थान "किसी भी अन्य गोदाम, परिसर या भंडारण के स्थान पर है, चाहे वह यहां नामित गंतव्य से पहले या उस पर हो" जिसे सुनिश्चित किया गया है।

एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

दो उद्देश्यों में से एक के लिए उपयोग करने का विकल्प चुनता है-(ए) पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के अलावा भंडारण के लिए या (बी)

माल के आवंटन या वितरण के लिए; और

((iii) खंड 5.1। 3 निर्वहन के अंतिम स्थान पर विमान से बीमित माल को उतारने के बाद तीस दिनों की अवधि निर्धारित करता है। यदि वह घटना पहली बार होती है, तो किसी भी गोदाम या भंडारण के स्थान पर वितरण का सवाल अनावश्यक हो जाता है। यद्यपि खंड 5.1 में। 1 अंतिम गोदाम का चुनाव खंड 5.1 के आधार पर उसमें नामित गंतव्य तक ही सीमित है। 2 , यह संभव है कि पॉलिसी किसी अन्य अंतिम गोदाम या भंडारण के स्थान पर डिलीवरी के बाद समाप्त हो जाए जैसा कि बीमाकृत द्वारा चुना गया है। खंड 5.1 के तहत। 1 , की डिलीवरी

नामित गंतव्य पर गोदाम, परिसर या भंडारण के स्थान पर विषय-वस्तु भी बीमा की समाप्ति का गठन करती है। खंड 5.1। 2 बीमाकर्ता द्वारा खंड 5.1.1 या खंड 5.1.2 में बताए गए उद्देश्य के लिए चुनी गई पॉलिसी में नामित गंतव्य से पहले या उस पर किसी अन्य गोदाम, परिसर या भंडारण स्थान पर माल की डिलीवरी के बाद पॉलिसी समाप्त हो जाती है।

18. आई. सी. सी. के खंड 5 में उल्लिखित अभिव्यक्ति "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम में" को संदर्भ से अलग नहीं किया जा सकता है और इसे होना चाहिए

पॉलिसी में दिखाई देने वाली अन्य शर्तों के साथ पढ़ें

दस्तावेज़। "पारगमन के सामान्य क्रम में" अभिव्यक्ति का अर्थ विशेष नीति के संदर्भ, उद्देश्य और शब्दों पर निर्भर करता है। पी. रामनाथ अय्यर का लॉ लेक्सिकन अभिव्यक्ति को परिभाषित करता है।

" साधारण ":

" नियमित; सामान्य; सामान्य; अक्सर आवर्ती; स्थापित क्रम के अनुसार; व्यवस्थित; प्रथागत; उचित; विशिष्ट या असामान्य परिस्थितियों द्वारा विशेषता नहीं; संबंधित, द्वारा प्रयोग किया जाता है,

या सामान्य या औसत व्यक्ति की विशेषता। ”

बेथेल बनाम क्लार्क 1 2 में क्वींस बेंच डिवीजन के 1888 के फैसले पर भरोसा करते हुए वही लॉ लेक्सिकन, "पारगमन" अभिव्यक्ति को परिभाषित करता है। के रूप में:

" "पारगमन" शब्द का मतलब यह नहीं है कि माल वास्तव में प्रासंगिक समय के अनुसार आगे बढ़ रहा होना चाहिएः हालाँकि, उन्हें अभी भी होना चाहिए

वाहक का अधिकार "।

11 3 दूसरा संस्करण, 2012

12 (1888) 20 क्यूबीडी 615 [2020] 6 एस. सी. आर.

ब्लैक लॉ का शब्दकोश 1 3 "पारगमन" अभिव्यक्ति को इस प्रकार परिभाषित करता हैः

" 1. एक स्थान से दूसरे स्थान तक माल या व्यक्तियों का परिवहन

एक और। 2. मार्ग; गुजरने का कार्य "।

19. विभिन्न क्षेत्राधिकारों में पूर्ववर्ती ने निपटा है

"पारगमन में" और "पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम में" अभिव्यक्ति का अर्थ। एस. सी. ए. (फ्रेट) लिमिटेड बनाम गिब्सन 1 4 ("गिब्सन") में, वादी जो रोम से मैनचेस्टर तक पुस्तकों की एक खेप ले जाने के लिए सहमत हुआ, उसने प्रतिवादी से नुकसान के लिए देयता के खिलाफ एक नीति खरीदी। पारगमन में माल। इंग्लैंड जाने के बजाय, वादी ने भरे हुए लॉरी को रोम के केंद्र की यात्रा पर ले जाने का फैसला किया। रास्ते में लॉरी पलट गई और किताबों की खेप क्षतिग्रस्त हो गई। वादी ने इस आधार पर नीति के तहत क्षतिपूर्ति का दावा किया कि जब दुर्घटना हुई थी, तब भी किताबें पारगमन में थीं। "पारगमन में सामान" अभिव्यक्ति के अर्थ की व्याख्या करते हुए, न्यायमूर्ति एकनर ने क्वींस बेंच डिवीजन (वाणिज्यिक न्यायालय) के लिए बोलते हुए इस प्रकार निर्णय दियाः

" जब माल यात्रा पर होते हैं तो उनका परिवहन बंद हो जाता है।

जो उनके वाहन को उनके अंतिम स्तर तक आगे बढ़ाने में नहीं है गंतव्य। स्पष्ट रूप से एक चक्कर जो उचित रूप से आवश्यक है

एक चालक को भोजन या आराम प्राप्त करने में सक्षम बनाना आगे बढ़ेगा माल की अंतिम स्थिति तक सुरक्षित और त्वरित ढुलाई

गंतव्य। यह माल के पारगमन में एक सामान्य घटना होगी।

वादी के वाहनों से। यह डिग्री का सवाल है कि

गाड़ी को उचित रूप से आगे बढ़ाने में क्या है या नहीं

सामानों को। एक विचलन जो सामान्य से पूरी तरह से असंबंधित है

और रोमांच का पीछा करने का सामान्य तरीका होगा माल को अर्थ के भीतर "पारगमन में" होने से रोकें

नीति "।

(जोर दिया गया)

20. विगिन्स टीप ऑस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड बनाम बाल्टिका बीमा

कंपनी लिमिटेड 1 5 15 ("विगिन्स टीप"), वादी ने स्वीडन से पोर्ट केम्बला तक लकड़ी के गूदे की एक मात्रा भेजी। लकड़ी के गूदे का गंतव्य, जैसा कि समुद्री बीमा नीति में निर्दिष्ट किया गया है, न्यू साउथ वेल्स में बोमडेरी में वादी का व्यवसाय का स्थान था। बंदरगाह पर लकड़ी के गूदे को उतारने के बाद, वादी ने खेप को तीन भागों में संग्रहीत किया था

13 10 संस्करण

14 [1974] 2 लॉयड का प्रतिनिधि 533

15 [1970] 2 एन. एस. डब्ल्यू. आर. 77 बाज एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v.

एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

बोमडेरी में अपर्याप्त भंडारण स्थान के कारण अन्य दुकानें। के बारे में

लकड़ी का गूदा उतारने के अड़तीस दिन बाद, एक दुकान में लकड़ी का गूदा आग से नष्ट हो गया था। वादी ने नीति के तहत इस आधार पर दावा किया कि जिस दुकान में आग लगी थी, वहां आग लगने का खतरा अभी भी नीति के दायरे में था, क्योंकि लकड़ी का गूदा अपने अंतिम गंतव्य तक नहीं पहुंचा था, लेकिन अभी भी पारगमन में था। न्यायमूर्ति मैकफार्लन, बोल रहे हैं

न्यू साउथ वेल्स सुप्रीम कोर्ट ने इस प्रकार अभिनिर्धारित कियाः

" ..... वेयरहाउस-टू-वेयरहाउस खंड का उद्देश्य बीमा कराना है।

एक सीमित भूमि आंदोलन के दौरान, लेकिन, जहाँ तक मुझे पता है, यह है कभी सुझाव नहीं दिया गया कि यह अनिश्चित काल के लिए है

किसी स्थान पर भंडारण जो द्वारा नहीं लाया गया है

परिवहन की आवश्यकताएँ, लेकिन स्वैच्छिक द्वारा निर्धारित

साबित करें कि उनंदर्रा स्टोर केवल एक दुकान से कुछ अधिक था। पारगमन स्टोर और जब माल इसमें प्रवेश करता था, तो यह अनिश्चित काल के लिए था

अवधि। मेरी यह भी राय है कि वर्तमान मामले में पारगमन

समाप्त हो गया था और जब तक कि इसमें कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं था नीति, आवरण बंद हो जाता है। इस उद्देश्य के लिए, इससे कोई फर्क नहीं पड़ता

चाहे उनंदर्रा में दुकान एक अंतिम गोदाम था या एक परिवहन दुकान "।

(जोर दिया गया)

21. इन फर्स्ट अमेरिकन आर्टिफिशियल फ्लावर्स, इंक बनाम एएफआईए

वर्ल्डवाइड इंस 1,616 ("फर्स्ट अमेरिकन आर्टिफिशियल फ्लावर्स"), न्यूयॉर्क सुप्रीम कोर्ट को यह निर्धारित करने के लिए कहा गया था कि क्या प्रेषक या अन्य अंतिम गोदाम या गंतव्य पर भंडारण के स्थान पर डिलीवरी तक पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के दौरान गोदाम से गोदाम खंड में कवरेज मौजूद है या नहीं। कृत्रिम प्लास्टिक के फूलों को हांगकांग से न्यूयॉर्क भेजा गया था। न्यूयॉर्क में शिपमेंट के आने पर, फूलों से भरे कंटेनर को माल लेने वाले के गोदाम में ले जाया गया और ट्रेलर को उतारने की गतिविधि शुरू हो गई। पात्र को पूरी तरह से नहीं उतारा गया था दिन के अंत में और अगली सुबह जब मजदूर पहुंचे तो सामान चोरी पाया गया। फूलों के प्रेषक ने अपने अंडरराइटरों पर इस आधार पर मुकदमा दायर किया कि बीमा की पारगमन नीति के लिए माल प्राप्तकर्ता के गोदाम में डिलीवरी की आवश्यकता होती है और चूंकि वह घटना

नहीं हुई थी, इसलिए नुकसान बीमा पॉलिसी के तहत कवर किया गया था। न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दियाः

20] 6 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" [टी] अदालत की राय है कि सीलबंद खोलकर

पात्र और उसकी कुछ सामग्री को हटाना,

बीमित व्यक्ति द्वारा गोदाम के बाहर स्वीकार की गई डिलीवरी और कवरेज को समाप्त कर दिया। एक बार जब वादी ने माल स्वीकार कर लिया, तो यह

लोडिंग शुरू करने और उस काम को जारी रखने के लिए स्वतंत्र था

अपने जोखिम पर। वादी अनिश्चित काल तक विस्तार नहीं कर सका माल के होने के बाद प्रतिवादी की पॉलिसी जोखिम की अवधि

गंतव्य '।

(जोर दिया गया)

22. लम्बर एंड वुड प्रोडक्ट्स, इंक बनाम न्यू हैम्पशायर

ग्यारहवें सर्किट के लिए यूनाइटेड स्टेट्स कोर्ट ऑफ अपील्स, बीमा कंपनी, आदि 1 7 ने फर्स्ट अमेरिकन आर्टिफिशियल फ्लावर्स में निर्णय का उल्लेख किया और इस प्रकार कहाः

बूनटन हैंडबैग कंपनी बनाम द होम इन्स कंपनी, 125 एन. जे. सुपर, 287, 310 ए 2 डी 510 (1973), एक समान मामला जिसमें यह भी कहा गया था कि आगमन

मालवाहक के गोदाम में ट्रक का होना पर्याप्त था पॉलिसी के तहत पारगमन कवरेज को समाप्त करें। मार्गदर्शक नियम

इन दोनों मामलों के पीछे यह है कि बीमा की पारगमन पॉलिसी कवरेज प्रदान करने के लिए उसे खींचा या प्रताड़ित नहीं किया जाना चाहिए

माल की डिलीवरी के बाद होने वाले नुकसान के लिए सुविधा। उन परिस्थितियों में जहां यह बस अधिक है

माल प्राप्तकर्ता के लिए माल को संग्रहीत करने की अनुमति देना सुविधाजनक है।

पारगमन "। एक बार अंतिम गंतव्य तक पहुँच जाने के बाद, पारगमन करें रुक गया है। नतीजतन, कवरेज भी बंद होनी चाहिए।

(जोर दिया गया)

23. वर्ना ट्रेडिंग पीटीवाई लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी

लिमिटेड 1 3 18 ("वर्ना"), विक्टोरिया का सर्वोच्च न्यायालय (अपील प्रभाग) इस बात पर विचार करता है कि क्या माल भेजने वालों द्वारा माल के भंडारण के लिए एक गोदाम में

वाणिज्यिक सुविधा का उद्देश्य पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के अलावा भंडारण था। वादी ने समुद्री नीति खरीदी थी

17 807 एफ 2 डी 1987,1987 एएमसी 1244

18 [1991] 1 वीआर 129 बाज एलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v. एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

हांगकांग से ऑस्ट्रेलिया तक माल के परिवहन को कवर करने के लिए बीमा। माल के मेलबर्न पहुंचने के बाद, माल को सीमा शुल्क मंजूरी की प्रतीक्षा में एक भंडारण क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया गया। सभी बकाया राशि का भुगतान करने के बाद, वादी ने जानबूझकर माल को भंडारण क्षेत्र में रखने का निर्णय लिया जब तक कि वे अपने ग्राहकों से माल की डिलीवरी स्वीकार करने और माल को दूसरे गोदाम में स्थानांतरित करने में सक्षम नहीं हो जाते। कंटेनर को स्थानांतरित करने के बाद, सामान गायब पाया गया। वादी ने यह आरोप लगाते हुए दावा दायर किया कि भंडारण के दौरान माल पारगमन में था और कथित चोरी पॉलिसी द्वारा कवर की जाएगी। जस्टिस बीच ने विगिन्स टीपैंड में निर्णय का उल्लेख इस प्रकार कियाः

..... एक बार जब वर्ना ने कैसेट छोड़ने का फैसला किया

स्ट्रांग के त्रिभुज में उस समय तक जब तक वे स्वीकार करने में सक्षम नहीं थे

मल्टी ग्रुप वेयरहाउस, कैसेट में उनकी डिलीवरी

पारगमन में होना बंद कर दिया। में कैसेट का भंडारण

त्रिभुज का आवश्यकताओं से कोई लेना-देना नहीं था

परिवहन। उन्हें वहाँ छोड़ दिया गया था

सुविधा तब तक जब तक कि उन्हें उनके पास ले जाया जा सके

अंतिम गंतव्य। उस स्थिति में, एक बार निर्णय था

उन्हें त्रिकोण में छोड़ने के लिए बनाया गया, बीमा

समाप्त कर दिया। इसमें वर्ना के कार्यों का भी पालन करना चाहिए।

यह देखते हुए कि इसने अब तक उचित प्रेषण के साथ कार्य नहीं किया

कैसेटों को उनके अंतिम गंतव्य तक पहुँचाया गया था

चिंतित हैं। "

(जोर दिया गया)

न्यायमूर्ति काये ने अपनी सहमति वाली राय में इसके अर्थ पर चर्चा की अभिव्यक्ति "पारगमन में" और इस प्रकार आयोजित की गईः

..... जबकि अभिव्यक्ति "पारगमन में" कला का शब्द नहीं है,

इसका अभिप्रेत अर्थ स्पष्ट हो सकता है

जिस संदर्भ में इसका उपयोग किया जाता हैः सी. एफ. पीटर जैक्सन पीटीवाई लिमिटेड बनाम

कंसोलिडेटेड इंश्योरेंस ऑफ ऑस्ट्रेलिया लिमिटेड [1975] विकरप 77; [1975]

वी. आर. 781, पी. 799. वर्तमान मामले में वाक्यांश का अर्थ " पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम के दौरान "उद्देश्य द्वारा इंगित किया जाता है

वेयरहाउस से वेयरहाउस खंड जो समुद्री का हिस्सा हैं

नीति। नीति के यात्रा नीति घटक में शामिल थे -

माल के मार्ग में होने के दौरान नुकसान और क्षति का जोखिम

हांगकांग से मेलबर्न तक गाड़ी। के निर्वहन पर

जहाज से माल, यात्रा कवर बंद हो गया।

वेयरहाउस से वेयरहाउस सी. एल. 81 तक, जहाँ तक यह संबंधित है जहाज से निर्वहन के बाद माल को प्रदान करना था

बीमा की निरंतरता के लिए जब माल किया जा रहा था

पारगमन। लेकिन वह अवधि उस समय तक सीमित थी जिसके दौरान माल पारगमन के सामान्य मार्ग पर था। अवधि.

पारगमन का सामान्य मार्ग अवधि के दौरान जारी रहा

या अंतराल जो उचित रूप से आगे बढ़ रहे थे अंतिम गंतव्य तक माल की ढुलाईः सी. एफ. एससीए।

(फ्रेट) लिमिटेड बनाम गिब्सन [1974] 2 लॉयड्स रेप 533, पी। 535 प्रति

एकनर जे. (जैसा कि उनका लॉर्डशिप तब था)। वाक्यांश में निहित

संबंधित परिस्थितियों से बाधित हो सकता है उनके परिवहन की आवश्यकताएँ।

(जोर दिया गया)

न्यायमूर्ति ऑर्मिस्टन ने गिब्सन में निर्णय का उल्लेख किया और कहा

"पारगमन का साधारण मार्ग" अभिव्यक्ति का अर्थः

" इसलिए यह प्रतीत होता है कि "पारगमन का सामान्य मार्ग"

समाप्त हो जाएगा यदि कोई कार्य या कार्य हुआ जो होगा,

उचित रूप से माना जाता है, इंगित करें कि पारगमन था

या कि पारगमन इतना बाधित हो गया था कि

यह संभावना के रूप में नहीं देखा जा सकता है कि पारगमन होगा इसके लिए कोई सकारात्मक निर्णय लिए बिना फिर से शुरू करें।

बीमाकृत या प्रेषक द्वारा प्रभाव। भले ही उनमें से कोई भी न हो

दो निष्कर्ष निकाले जा सकते हैं, माल अब नहीं जा सकता है

पारगमन के "सामान्य मार्ग" में रहें यदि इसे एक में निपटाया जाता है

साहसिक कार्य के अभियोजन के साथ असंगत तरीका,

वितरण द्वारा पारगमन को उसके अपेक्षित निष्कर्ष पर लाना परिभाषित गोदाम या दुकान के लिए।

(जोर दिया गया)

24. एन. ई. सी. ऑस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड बनाम गैमिफ पीटीवाई लिमिटेड में, बीमाकृत,

माल के आपूर्तिकर्ता ने अपने बीमाकर्ताओं के खिलाफ नुकसान के लिए दावा किया जिसके परिणामस्वरूप

बीमित व्यक्ति के गोदामों में से किसी एक से कुछ वस्तुओं की चोरी।

एस. एस. यू. यह था कि माल उस समय "पारगमन में" था या नहीं

3] एफ. सी. ए. 252 बाज अलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v. एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

बीमा पॉलिसी में उस शब्द के सामान्य अर्थ के भीतर चोरी। न्यायमूर्ति लॉकहार्ट ने विगिन्स टीप और वर्ना में निर्णयों का उल्लेख करते हुए ऑस्ट्रेलिया के संघीय न्यायालय की ओर से बोलते हुए इस प्रकार कहाः

" मेरी राय में नीति एन. ई. सी. की मशीनों को शामिल करती है जबकि

एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाता है। इसका मतलब यह नहीं है कि

मशीनें हर समय गति में होनी चाहिए। लेकिन इसका मतलब यह है कि

बीमा अनुबंध का समग्र उद्देश्य सुविधा प्रदान करना है

एन. ई. सी. की मशीनों का एक स्थान से दूसरे स्थान पर परिवहन।

"पारगमन" को कुशल और सक्षम बनाने के लिए बाधित किया जा सकता है।

बिन्दु से माल ले जाने के लिए दूसरे वाहन की प्रतीक्षा करने के लिए गंतव्य के बिंदु पर मूल शिपमेंट का; लेकिन

व्यवधान केवल वाणिज्यिक कार्यों के लिए नहीं हो सकता है।

किसी एक पक्ष की सुविधा।

"पारगमन" का सामान्य अर्थ अनिवार्य रूप से उस वस्तु को दर्शाता है।

उतारे गए और अस्थायी रूप से रखे गए बशर्ते कि यह उचित हो अंतिम समय तक माल की ढुलाई को आगे बढ़ाने के लिए संदर्भित

गंतव्य। "पारगमन में" की धारणा स्वीकार करती है कि आंदोलन

संबंधित परिस्थितियों से माल बाधित हो सकता है

उनके परिवहन की आवश्यकताएँ। "

(जोर दिया गया)

25. नीति के संदर्भ में, "पारगमन में" शब्दों की आवश्यकता नहीं है।

प्रारंभ से अंतिम गंतव्य तक एक ही यात्रा में खेप का परिवहन, लेकिन इसमें गति में वे व्यवधान शामिल हैं जो माल के परिवहन या परिवहन के लिए आकस्मिक या आगे बढ़ने में हैं। खेप। नीति के शब्दों का अर्थ इस तरह से लगाया जाना चाहिए कि वे उद्यम या संचालन को आगे बढ़ाने के सामान्य और सामान्य तरीके के अनुरूप हों। यह सवाल कि क्या विचलन का गठन करता है और क्या नहीं

माल के परिवहन को आगे बढ़ाना एक तथ्य का सवाल है जिसे नीति के इरादे और पक्षों के कार्यों दोनों से निर्धारित किया जाना चाहिए। एक ऐसी कार्रवाई जो माल के परिवहन को आगे बढ़ाने के सामान्य या सामान्य

तरीके से पूरी तरह से असंबंधित है, माल को नीति के तहत "पारगमन में" अभिव्यक्ति की परिभाषा के तहत आने से रोकेगी। पॉलिसी में उपयोग किए गए शब्दों का अर्थ पॉलिसी के उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए उनकी वाणिज्यिक सेटिंग में लगाया जाना चाहिए।

26. अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को एक पॉलिसी कवर जारी किया जो प्रदान करता है

लैंगले से भोपाल तक हेलीकॉप्टर के परिवहन के लिए कवरेज। हेलीकॉप्टर को कैथे पैसिफिक एयरलाइंस के माध्यम से हवाई मार्ग से दुर्घटनाग्रस्त स्थिति में ले जाया गया और 5 अक्टूबर 2005 को नई दिल्ली पहुंचा। यह. 13 अक्टूबर 2005 को सीमा शुल्क को मंजूरी दी गई और उसी दिन, प्रतिवादी

माल को अपने कब्जे में लेने के बाद उसे नई दिल्ली के हैंगर में स्थानांतरित कर दिया गया। यह निर्विवाद है कि सीमा शुल्क मंजूरी के समय कोई नुकसान नहीं हुआ था। यह तब था जब हेलीकॉप्टर का निरीक्षण किया गया था 21 अक्टूबर 2005 को एक नियमित निरीक्षण के दौरान निर्माता के प्रतिनिधि ने बताया कि हेलीकॉप्टर के चालक दल के दरवाजे की खिड़की को नुकसान पहुंचा है। 21 अक्टूबर 2005 के संचार में

चालक दल के दरवाजे की खिड़की के लिए ऑर्डर देने के लिए निर्माता के प्रतिनिधि द्वारा संबोधित, यह कहा गया था कि "फ्यूजलेज असेंबली की आगे की पैकिंग की गई थी और कोई अन्य नुकसान नहीं हुआ था।

स्पष्ट है "। 22 अक्टूबर 2005 के एक पत्र द्वारा, प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी को उक्त नुकसान के बारे में सूचित करते हुए कहाः

" दिल्ली पहुँचते ही हेलीकॉप्टर के पैकेट को खोल दिया गया पाया गया कि पारगमन के दौरान इसके कुछ हिस्से टूटे हुए पाए गए थे "

वर्तमान में हेलीकॉप्टर को हैंगर में असेंबल किया जा रहा है

दिल्ली में स्थित इंडमेर कंपनी का ताकि हेलीकॉप्टर कर सके

दिल्ली से भोपाल के लिए उड़ान भरें।

(जोर दिया गया)

27. उपरोक्त पत्र की सामग्री प्रस्तुत करने को नकारती है

प्रत्यर्थी का इरादा नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करना और इसे भोपाल ले जाना था। हेलीकॉप्टर को लैंगली से "नॉक डाउन स्थिति" में ले जाया गया था। माल को उतारने का विशिष्ट कार्य नई दिल्ली को उड़ान के लिए इसे इकट्ठा करने के उद्देश्य को आगे बढ़ाते हुए

भोपाल ने संकेत दिया कि दुर्घटनाग्रस्त राज्य में माल का परिवहन समाप्त हो गया है। भोपाल के लिए उड़ान भरने के लिए हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करने के उद्देश्य से पैक करने का कार्य बीमित माल के परिवहन को आगे बढ़ाने के सामान्य या सामान्य तरीके से असंबंधित था। इस नीति में केवल वे जोखिम शामिल थे जो हेलीकॉप्टर के परिवहन से जुड़े थे और हेलीकॉप्टर की उड़ान या संचालन से जुड़े जोखिमों को शामिल नहीं किया गया था।

28. कॉलिनवॉक्स का बीमा का नियम 20 इस अंतर को स्पष्ट करता है।

जोखिम की वृद्धि और जोखिम के परिवर्तन के बीचः

नीति, और ऐसे मामले जिनमें विषय की प्रकृति ही महत्वपूर्ण होती है बीमाकृत ने परिवर्तन किया हैः पूर्व का कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ता है

नीति, जबकि बाद वाला स्वचालित रूप से संचालित होता है बीमाकर्ता को इस आधार पर निर्वहन करें कि क्या सहमति हुई थी

जोखिम में परिवर्तन और विषय में परिवर्तन के बीच हाशिए पर मामला ठीक हो सकता है, लेकिन फिर भी यह महत्वपूर्ण है।

" 5-034 जहाँ होने वाला परिवर्तन केवल वृद्धि नहीं है

बीमित विषय में परिवर्तन-अपने आप में, सामान्य कानून बीमाकर्ता को नुकसान के लिए सभी दायित्वों से मुक्त करता है

विषय वस्तु। यह निर्धारित करने के लिए कि क्या हुआ है या नहीं विषय-वस्तु में परिवर्तन, नीति का अर्थ लगाना आवश्यक है।

यह निर्धारित करने के लिए कि किस विषय-वस्तु पर विचार किया गया था पक्ष इसके दायरे में आते हैं "।

(जोर दिया गया)

29. वर्तमान मामले में पारगमन नीति में केवल ऐसे जोखिम शामिल हैं

जो सामान्य या सामान्य तरीके से किए जा रहे उद्यम या संचालन से उत्पन्न हो सकते हैं और इसमें ऐसे जोखिम शामिल नहीं थे जो नीति के दायरे से बाहर थे। हेलीकॉप्टर के चरित्र में एक नॉक डाउन राज्य से उड़ान भरने के लिए तैयार राज्य में परिवर्तन ने अपीलार्थी को नीति के तहत पक्षों द्वारा विचार नहीं किए गए जोखिमों के लिए उजागर किया। बीमित विषय-वस्तु के परिवर्तन का प्रभाव सहमत कवर के दायरे से बाहर है और पॉलिसी को समाप्त कर देता है। एक बार विषय वस्तु की प्रकृति में परिवर्तन हो जाने के बाद, माल को पारगमन में नहीं कहा जा सकता है और अपीलार्थी को खेप को किसी भी बाद की क्षति से उत्पन्न होने वाले किसी भी दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है। उड़ान से जुड़े जोखिमों के संपर्क में आना

यात्रा के जोखिमों में काफी हद तक और अनावश्यक रूप से जोड़ा गया जो पॉलिसी द्वारा कवर नहीं किए गए थे। तदनुसार, प्रत्यर्थी के लिए विद्वान वकील का यह निवेदन कि भोपाल के अंतिम गंतव्य पर हेलीकॉप्टर की डिलीवरी नहीं होने तक जोखिमों के खिलाफ सुरक्षा प्रदान की जाएगी, अस्थिर है। एक बार जब प्रतिवादी विषय को बदलने का इरादा रखता है

यह निर्धारित करना अप्रासंगिक हो जाता है कि नई दिल्ली में हैंगर एक पारगमन स्टोर था या वितरण का अंतिम गंतव्य।

30. प्रत्यर्थी के विद्वान वकील ने तर्क दिया है कि हेलीकॉप्टर को हैंगर में संग्रहीत करने के लिए उचित आधार था

नई दिल्ली चूंकि नई खिड़की की खरीद और आपूर्ति में काफी समय लग रहा था और सभी आवश्यक कुशल श्रमशक्ति और विशेष उपकरण उपलब्ध थे

पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम या माल के आवंटन या वितरण के अलावा। पारगमन नीति का उद्देश्य परिवहन को शामिल करना है अंतिम गंतव्य तक माल। वर्तमान मामले में, नई दिल्ली में हैंगर में हेलीकॉप्टर का भंडारण अतिरिक्त खिड़की के प्रतिस्थापन की प्रतीक्षा कर रहा है

खरीदार या विक्रेता। माल के सीमा शुल्क को मंजूरी देने के बाद, हेलीकॉप्टर प्रत्यर्थी के कब्जे में था और उसने वाणिज्यिक सुविधा के आधार पर नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर को बनाए रखने का स्वैच्छिक निर्णय लिया। जैसा कि फैसले के पहले भाग में पाया गया था, प्रतिवादी का इरादा भोपाल के लिए सड़क मार्ग से परिवहन के लिए हेलीकॉप्टर तैयार करना नहीं था, बल्कि नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करना और इसे भोपाल के लिए उड़ाना था। एक बार जब प्रत्यर्थी ने माल को नई दिल्ली के हैंगर में उसकी वाणिज्यिक सुविधा के लिए छोड़ने का फैसला किया, जो इससे संबंधित नहीं है या आगे बढ़ाने के लिए नहीं है। भोपाल के लिए उनकी गाड़ी की आवश्यकताओं के साथ, पारगमन बीमा समाप्त हो गया।

31. आई. सी. सी. के खंड 15 में प्रावधान है कि पारगमन नीति की अवधि के दौरान, बीमित व्यक्ति उचित प्रेषण के साथ कार्य करेगाः

" यह इस बीमा की एक शर्त है कि बीमाकृत अपने नियंत्रण के भीतर सभी परिस्थितियों में उचित प्रेषण के साथ कार्य करेगा।

एम. पी. का राज्य [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

समुद्री पारगमन बीमा पॉलिसी का उद्देश्य माल के परिवहन से जुड़े जोखिमों से माल को बचाना है।

एक जगह से दूसरी जगह। कार्गो ले जाने के लिए जिम्मेदार लोगों के लिए यह सुनिश्चित करना मौलिक है कि परिवहन के सभी चरण उचित शीघ्रता के साथ प्रभावित हों। "पारगमन में", हालांकि, आवश्यक रूप से इसका मतलब यह नहीं है कि खेप को निरंतर गति में होना चाहिए।

हर समय। हालांकि केवल एक संक्षिप्त निलंबन पारगमन के सामान्य पाठ्यक्रम को आगे बढ़ाने में होना चाहिए। पारगमन के सामान्य क्रम के दौरान, खेप अक्सर आराम करने के लिए आ सकती है या अस्थायी रूप से अंदर संग्रहीत की जा सकती है।

लोडिंग या सीमा शुल्क निकासी की प्रतीक्षा में डॉक। हालांकि, माल के परिवहन में अनुचित रूप से लंबे कदम "पारगमन के सामान्य मार्ग" के भीतर नहीं हैं, और समाप्त हो सकते हैं। वर्तमान मामले में, बीमाकृत ने स्वेच्छा से हेलीकॉप्टर को नई दिल्ली के हैंगर में वाणिज्यिक सुविधा के लिए संग्रहीत करने का फैसला किया, न कि पारगमन को आगे बढ़ाने के लिए। इसके अलावा, बीमित व्यक्ति ने भोपाल के लिए उड़ान भरने के उद्देश्य से दुर्घटनाग्रस्त हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करके इसकी प्रकृति को बदल दिया।

प्रेषण और अपीलार्थी को नीति के दायरे से परे परिचालन जोखिमों के लिए उजागर करना। 32. आई. सी. सी. के खंड 6 में बीमित व्यक्ति के नियंत्रण से बाहर की परिस्थितियों में समाप्ति के बाद बीमा कवर को जारी रखने का प्रावधान है। खंड 6 इस प्रकार प्रदान करता हैः

" 6. यदि बीमित व्यक्ति के नियंत्रण से बाहर की परिस्थितियों के कारण या तो वाहन का अनुबंध उसमें नामित गंतव्य के अलावा किसी अन्य स्थान पर समाप्त कर दिया जाता है या पारगमन अन्यथा बीमित विषय के वितरण से पहले समाप्त कर दिया जाता है-जैसा कि उपरोक्त खंड 5 में प्रदान किया गया है, तो यह बीमा तब तक समाप्त हो जाएगा जब तक कि अंडरराइटर को शीघ्र सूचना नहीं दी जाती है और बीमाकर्ता को जारी रखा जाता है।

6.2 यदि विषय-वस्तु को 30 दिनों की उक्त अवधि (या उसके किसी भी सहमत विस्तार) के भीतर इसमें नामित गंतव्य या किसी अन्य गंतव्य पर भेजा जाता है, जब तक कि उसके अनुसार समाप्त नहीं किया जाता है। उपरोक्त खंड 5 के प्रावधानों के साथ। "[2020] 6 एस. सी. आर.

खंड 6 में कहा गया है कि बीमित व्यक्ति अंडरराइटरों को अतिरिक्त भुगतान पर कवर जारी रखने के लिए शीघ्र सूचना जारी कर सकता है।

प्रीमियम, यदि उसके नियंत्रण से परे परिस्थितियों के कारण या तो वाहन का अनुबंध उसमें नामित गंतव्य के अलावा किसी अन्य स्थान पर समाप्त कर दिया जाता है या अन्यथा पारगमन को खंड 5 में प्रदान की गई बीमित विषय वस्तु के वितरण से पहले समाप्त कर दिया जाता है। वर्तमान मामले में, यदि प्रतिवादी ने संयुक्त राज्य अमेरिका से प्रतिस्थापन खिड़की के आने की प्रतीक्षा में नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर को बनाए रखने का फैसला किया, तो वह मरम्मत किए जाने तक वाहन के आवरण को जारी रखने के लिए अंडरराइटर को नोटिस जारी कर सकता था। हालांकि, प्रतिवादी ने खंड 6 के तहत बीमा कवर के विस्तार के लिए कोई नोटिस जारी नहीं किया।

33. यह निर्धारित करने के बाद कि पारगमन का सामान्य मार्ग दिल्ली में समाप्त हो गया जब एक हेलीकॉप्टर से युक्त माल अलग हो गया।

हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करने और इसे भोपाल ले जाने के उद्देश्य से उतार दिया गया था, हमें आगे इस सवाल का निर्धारण करना होगा कि क्या हेलीकॉप्टर को नुकसान लैंगली से दिल्ली के पारगमन के दौरान हुआ था। हेलीकॉप्टर के टेल बूम को हुए नुकसान पर, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि तथ्य यह है कि 20 नवंबर 2005 को नुकसान का पता चला था, इसका मतलब यह नहीं है कि वास्तव में उस तारीख को नुकसान हुआ था। यह आग्रह किया गया था कि टेल बूम और खिड़की के कांच को नुकसान पारगमन के दौरान हुआ था क्योंकि यह हैंगर में एक स्थिर हेलीकॉप्टर को नुकसान नहीं पहुंचा सकता था।

दिल्ली।

34. आई. सी. सी. के खंड 8 में बीमा के तहत दावों का प्रावधान है।

नीतिः

" 8.1 इस बीमा के तहत वसूली करने के लिए बीमित व्यक्ति के पास उस समय बीमित विषय में बीमायोग्य ब्याज होना चाहिए।

हानि से।

8.2 उपरोक्त 8.1 के अधीन, बीमित व्यक्ति इस अवधि के दौरान होने वाले बीमित नुकसान की वसूली का हकदार होगा।

बीमा, इसके बावजूद कि नुकसान बीमा के अनुबंध के समापन से पहले हुआ था, जब तक कि बीमाकृत को नुकसान के बारे में पता न हो और अंडरराइटर को पता न हो।

35. खंड 8 के संदर्भ में, प्रत्यर्थी को अपना मामला साबित करने के लिए, मूल और मौलिक तथ्य जिसे साबित करने की आवश्यकता है वह यह है किः ((i)

हानि के समय बीमित विषय वस्तु में प्रत्यर्थी का बीमायोग्य हित होना चाहिए; और (ii) बाज अलियांज जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड v के दौरान बीमित हानि।

ए. टी. ई. एम. पी. [डॉ। धनंजय वाई चंद्रचूड़, जे।]

डी नीति द्वारा कवर किया गया है। स्थिति में तैयार किया गया है

बीमा कानून 2 1 पर गिलिब्रे।

" 20-006 यह साबित करने का बोझ कि नुकसान के कारण हुआ था बीमाकृत के खिलाफ एक जोखिम बीमाकृत पर होता है। यह आवश्यक नहीं है।

उसे ठीक से साबित करने के लिए कि हताहत कैसे हुआ, लेकिन वह

यह दिखाना चाहिए कि निकटवर्ती कारण बीमित व्यक्ति के जोखिमों के दायरे में आता है

खिलाफ "।

(जोर दिया गया)

रेसा शिपिंग कंपनी एस. ए. बनाम एडमंड्स 22 में, वादी का माल

भूमध्य सागर में शांत मौसम में डूब गया। याचिकाकर्ता ने मांग की

दो समान समुद्री बीमा पॉलिसियों के तहत नुकसान को कवर करें जोसमुद्र के खतरों से होने वाला लाल नुकसान। बोझ पर चर्चा करते हुए

अपने मामले को साबित करने के लिए वादी पर, लॉर्ड ब्रैंडन, की ओर से बोलते हुए

ई ऑफ लॉर्ड्स ने अभिनिर्धारित कियाः

" इस प्रश्न पर पहुँचने में यह महत्वपूर्ण है कि दो मामले होने चाहिए

हमेशा ध्यान में रखें। पहली बात यह है कि बोझ

संभावनाओं के संतुलन पर यह साबित करने के लिए कि जहाज था

समुद्र के खतरों से खो गया, है और पूरे समुद्र में बना हुआ है

जहाजों के मालिक। हालाँकि यह अंडरराइटरों के लिए सुझाव देने के लिए खुला है और

नुकसान के किसी अन्य कारण को साबित करने की कोशिश करें, जिसके खिलाफ जहाज

बीमा नहीं किया गया था, ऐसा करने के लिए उन पर कोई बाध्यता नहीं है। इसके अलावा,

यदि उन्होंने ऐसा करना चुना है, तो उन्हें साबित करने की कोई बाध्यता नहीं है,

संभावनाओं के संतुलन पर भी, उनके विकल्प की सच्चाई

मामला।

दूसरा मामला यह है कि यह हमेशा अदालत के लिए खुला रहता है, यहाँ तक कि

एक बड़े पैमाने पर विशेषज्ञ के साथ लंबी पूछताछ के बाद

साक्ष्य जो इस मामले में हुआ, निष्कर्ष निकालने के लिए,

दिन के अंत में, कि जहाज के नुकसान का निकटतम कारण, संभावनाओं के संतुलन पर भी, संदेह में रहता है,

इसका परिणाम यह हुआ कि जहाज के मालिक ऐसा करने में विफल रहे

सबूत के बोझ का निर्वहन करें जो उन पर था।

..... इसके लिए पहली बार के न्यायाधीश की आवश्यकता होती है, इससे पहले कि वह यह पाए कि साक्ष्य पर संतुष्ट होने के लिए एक विशेष घटना हुई

कि ऐसा न होने की तुलना में होने की अधिक संभावना है। अगर ऐसा है

न्यायाधीश ठोस आधारों की एक पूरी श्रृंखला पर निष्कर्ष निकालते हैं कि

एक घटना की घटना बेहद असंभव है, उनके द्वारा एक खोज

कि यह फिर भी होने की अधिक संभावना है, है

न्यायाधीश के लिए यह कहने के लिए खुला है कि सबूत उसे छोड़ देता है संदेह है कि घटना हुई या नहीं, और यह कि पार्टी

जिसे यह साबित करने का बोझ है कि घटना हुई है इसलिए इस तरह के बोझ का निर्वहन करने में विफल रहे।

(जोर दिया गया)

36. प्रत्यर्थी के लिए अपना मामला साबित करने के लिए, केवल एक दावा है कि

पारगमन के दौरान होने वाला नुकसान पर्याप्त नहीं है। सबूत का भार प्रत्यर्थी पर यह दिखाने के लिए होता है कि किए गए नुकसान को पॉलिसी की शर्तों के भीतर कवर किया गया था और संभावनाओं के संतुलन पर हुए नुकसान और हेलीकॉप्टर के पारगमन के बीच एक निकटवर्ती कारण मौजूद था। प्रतिवादी ने इसका समर्थन करने के लिए कोई सबूत प्रस्तुत नहीं किया है

मामला।

37. उत्तरदाता द्वारा 23 नवंबर को अपीलार्थी को सूचित करने के बाद

2005 कि निरीक्षण पर, हेलीकॉप्टर का टेल बूम क्षतिग्रस्त पाया गया था, अपीलार्थी ने तुरंत एक सर्वेक्षणकर्ता नियुक्त किया, जिसने 14 मार्च 2006 की अपनी रिपोर्ट में कहाः

" बीमित व्यक्ति के इंजीनियर के साथ अपनी पुनः यात्रा के दौरान हमने देखा

कि टेल बूम बुरी तरह से क्षतिग्रस्त था (दरार के अलावा)

पायलट साइड विंडो के कांच में शुरू में हमारे द्वारा सर्वेक्षण किया गया) पर

वह बिंदु जहाँ यह मुख्य फ्रेम से जुड़ता है। फ्रेम भी था

क्षति जो कुछ कठोर और/या नुकीली वस्तु फ्रेम से टकराती है जबकि इसे हैंगर में खड़ा किया गया था।

(जोर दिया गया)

उपरोक्त के आधार पर, सर्वेक्षणकर्ता ने इस प्रकार निष्कर्ष निकालाः

" टेल बूम को नुकसान हैंगर #3, बे में हुआ था।

15/33 आई. जी. आई. हवाई अड्डा दिल्ली पर्याप्त संयोजन के बाद लेकिन परीक्षण से पहले

बीमित व्यक्ति को जारी की गई समुद्री बीमा पॉलिसी का दायरा। सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट के आधार पर, अपीलार्थी ने खारिज कर दिया

10 अप्रैल 2006 को प्रत्यर्थी का दावा। 11 अप्रैल 2006 के एक पत्र द्वारा, विमानन निदेशालय, मध्य प्रदेश सरकार ने प्रतिवादी की ओर से उपरोक्त पत्र का जवाब देते हुए कहाः

" यहां यह उल्लेख करना बहुत महत्वपूर्ण है कि आपके सर्वेक्षणकर्ताओं द्वारा की गई जांच और एक्रो हेलिप्रो के तकनीकी प्रतिनिधियों के साथ उनके साक्षात्कार, सीमा शुल्क दस्तावेजों की जांच, पालम हवाई अड्डे पर हेलीकॉप्टर का भौतिक निरीक्षण आदि इस बात की पुष्टि करते हैं कि हेलीकॉप्टर को यह नुकसान नवंबर 05 में हुआ था, जबकि इस हेलीकॉप्टर को 13 अक्टूबर 05 को सीमा शुल्क से हटा दिया गया था।

हालाँकि नवंबर 05 में हेलीकॉप्टर को हुए नुकसान के बारे में आपके निष्कर्ष

अर्थात सीमा शुल्क से हेलीकॉप्टर की प्राप्ति के एक महीने बाद

तथ्यों पर आधारित हैं लेकिन यहाँ हम आपको सूचित करना चाहते हैं कि हमारे

पारगमन के लिए नीति भोपाल तक है और इसलिए नुकसान सीमा शुल्क की प्राप्ति के एक महीने बाद हेलीकॉप्टर

यानी नवंबर 05 के महीने में भी पारगमन के तहत शामिल किया जाता है।

(जोर दिया गया)

38. द्वारा लिखे गए उपरोक्त पत्र की सामग्री से यह स्पष्ट है

विमानन निदेशालय, मध्य प्रदेश सरकार कि

उत्तरदाता ने सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट को चुनौती नहीं दी। इसके बजाय इसने सर्वेक्षणकर्ता के निष्कर्ष को स्वीकार किया कि हेलीकॉप्टर को नुकसान केवल नवंबर 2005 में हुआ था, जब 13 अक्टूबर 2005 को सीमा शुल्क के माध्यम से हेलीकॉप्टर को साफ कर दिया गया था। सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट को स्वीकार करते हुए, मध्य प्रदेश सरकार के नागरिक उड्डयन निदेशालय ने यह तर्क देने की कोशिश की कि पारगमन का सामान्य मार्ग भोपाल तक फैला हुआ है। यह स्वीकारोक्ति इस न्यायालय के समक्ष प्रत्यर्थी द्वारा लिए गए रुख के विपरीत है कि हेलीकॉप्टर को नुकसान दिल्ली में सीमा शुल्क से माल को हटाने से पहले पारगमन के दौरान हुआ था। प्रत्यर्थी के विद्वान वकील ने इस न्यायालय के समक्ष अपनी लिखित दलीलों में तर्क दिया है कि नई खिड़की की खरीद और आपूर्ति में काफी समय लग रहा था, इस बीच हेलीकॉप्टर को भंडारण में रखा गया था, इस बीच हैंगर में एक बुलबुला शीट और पैकिंग सामग्री से ढक दिया गया था। प्रत्यर्थी संभावनाओं के संतुलन पर अपने बोझ का निर्वहन करने में विफल रहा है जो पारगमन के दौरान हेलीकॉप्टर को नुकसान हुआ था। हेलीकॉप्टर के नुकसान और हेलीकॉप्टर के पारगमन की स्थिति में होने के बीच कोई निकटवर्ती कारण नहीं दिखाया गया है। इसलिए, इस न्यायालय के लिए इस निष्कर्ष पर पहुंचना मुश्किल है कि पारगमन के दौरान हेलीकॉप्टर को नुकसान हुआ है।

39. एन. सी. डी. आर. सी. ने विवादित फैसले में कहा है कि

यह समझते हुए कि "चूंकि सीमा शुल्क मंजूरी अनिवार्य रूप से नई दिल्ली में है, इसलिए इसे सही भावना से समझा और व्याख्या की जानी चाहिए कि [2020] 6 एस. सी. आर.

पारगमन की शुरुआत लैंगली में होती है और पारगमन के सामान्य मार्ग में सीमा शुल्क मंजूरी और संयोजन के लिए दिल्ली में रहना शामिल है। एन. सी. डी. आर. सी. ने आगे कहा है कि इस बारे में कोई अस्पष्टता नहीं है। लैंगली में जोखिम की शुरुआत और अंतिम गंतव्य यानी भोपाल पर समाप्त होना। एन. सी. डी. आर. सी. के अनुसार, निर्वहन के अंतिम बंदरगाह पर निर्वहन पूरा होने के तीस दिनों की समाप्ति को अनिवार्य रूप से भोपाल पहुंचने के तीस दिनों के रूप में समझा जाना चाहिए न कि पारगमन के दौरान तीस दिनों के रूप में, जिसमें नई दिल्ली में ठहराव शामिल था। एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से गलत है। बीमा के अनुबंध का अर्थ लगाते समय, अदालत के लिए अनुबंध की शर्तों को प्रतिस्थापित करने की अनुमति नहीं है। अदालत को हमेशा एक अनुबंध में उपयोग किए गए शब्दों की व्याख्या इस तरह से करनी चाहिए जो पक्षों के इरादे को सबसे अच्छी तरह से व्यक्त करे। एन. सी. डी. आर. सी. गलत तरीके से इस रास्ते पर आगे बढ़ा है कि पारगमन के सामान्य मार्ग में नई दिल्ली में हेलीकॉप्टर का संयोजन शामिल होगा और इस नीति में हेलीकॉप्टर के भोपाल नहीं पहुंचने तक सभी जोखिमों को शामिल किया गया है। इकट्ठे किए गए हेलीकॉप्टर से जुड़े जोखिमों को पॉलिसी के दायरे में नहीं लाया गया था, क्योंकि जिस विषय-वस्तु का बीमा किया गया था, वह एक हेलीकॉप्टर था जिसे एक पैकेज्ड नॉक डाउन स्थिति में ले जाया जा रहा था। हेलीकॉप्टर को सड़क मार्ग से भोपाल तक ले जाने के बजाय, इसे अपनी शक्ति के तहत उड़ाने के उद्देश्य से हेलीकॉप्टर को इकट्ठा करने का कार्य, पारगमन के सामान्य क्रम में भंडारण के रूप में गठित नहीं होगा। एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा अपनाई गई व्याख्या मूल रूप से इसके उद्देश्य पर प्रहार करती है

40. इसलिए हमारा विचार है कि बीमा पॉलिसी की शर्तों पर दी गई व्याख्या स्पष्ट रूप से गलत थी और एन. सी. डी. आर. सी. और एस. सी. डी. आर. सी. के विवादित आदेश अस्थिर हैं।

41. तदनुसार अपीलों की अनुमति दी जाती है और एन. सी. डी. आर. सी. और एस. सी. डी. आर. सी. के विवादित निर्णयों और आदेशों को दरकिनार कर दिया जाएगा। उपभोक्ता की शिकायत खारिज कर दी जाएगी। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

लंबित आवेदन, यदि कोई हों, का निपटारा कर दिया जाएगा।

देविका गुजराल

अ

पीलों की अनुमति दी गई।