ਬਜਾਜ ਆਲੀਅਨਜ਼ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ.

v.

ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2366-67)

ਅਪ੍ਰੈਲ 24, 2020

[ਡਾ. ਧਨੰਜੈ ਵਾਈ ਚੰਦਰਚੂੜ ਅਤੇ ਅਜੈ ਰਸਤੋਗੀ, ਜੇ.ਜੇ.)

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986: ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ –
ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 21 ਜੁਲਾਈ 2005 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ" ਖਰੀਦੀ,
ਲੈਂਗਲੇ, ਕੈਨੇਡਾ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ, ਭਾਰਤ ਤੱਕ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੋ - ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਪੱਤਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ,
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਰੂਟ 'ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ (ਸੜਕ / ਹਵਾਈ ਦੁਆਰਾ)' ਸੀ - 5 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ,
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
13 ਅਕਤੂਬਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਢਹਿ-ਢੇਰੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ
2005 ਵਿੱਚ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਇੱਕ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ - 22 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ "ਦਿੱਲੀ ਸਥਿਤ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰ ਸਕੇ" - 23 ਨਵੰਬਰ ਨੂੰ
2005 ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਪੂਛ ਦਾ ਬੂਮ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਹੋਇਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਥਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਵੇਅਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ
ਹੈਂਗਰ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਕਾਫ਼ੀ ਇਕੱਠ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰਿਆ
ਟੈਸਟ ਉਡਾਣ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ - ਕੀ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ, ਅਨਪੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਅਸੈਂਬਲੀ "ਆਮ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਵੇਗੀ
ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਕੋਰਸ", ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ - ਹੋਲਡ: ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਖੁਦ - ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਅਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ" ਦੌਰਾਨ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ - ਨਿਊ ਵਿਖੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਅਨਪੈਕ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਜ

ਭੋਪਾਲ ਦੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਏ
ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ - ਇੱਕ ਵਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸੀ।
ਭੋਪਾਲ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ - ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ,
ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ - ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ
ਉਡਾਣ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ - ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਇੱਕ ਢਹਿ-ਢੇਰੀ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ
ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ - ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਰਹੇ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਖੇਪ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ।

ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ - ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ", ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ - ਹੋਲਡ: "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ, ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਬਦ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ"
ਇੱਕ ੋ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਖੇਪ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਖੇਪ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਿੱਚ ਹਨ - ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਿੱਚ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ
ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜੋ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਨੀਤੀ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ - ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਇਸ 'ਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਇਆ ਘਾਟਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਖੇਪ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਮੌਜੂਦ ਸੀ।

ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ - ਉਸਾਰੀ - ਹੋਲਡ: ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ - ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਨਵਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ
ਪਾਰਟੀਆਂ - ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ.
ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਤੋਂ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ - ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ
ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਤਤਪਰਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - "ਇਨ
ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਪ ਨੂੰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਨਿਰੰਤਰ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਮੁਅੱਤਲੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ - ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ, ਖੇਪ
ਅਕਸਰ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਲਈ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਉਡੀਕ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੇ ਲੰਬੇ ਕਦਮ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ" ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ.

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

1. ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਨਵਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ।
ਇਸ ਲਈ ਹਰੇਕ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਉਸਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ
ਪਾਰਟੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰੇ ਸਾਧਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਦਾਅਵਾ ਪਾਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਬਿਲਕੁਲ ਕੀ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਘਟਨਾ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰੀ ਕੋਈ ਘਟਨਾ ਜਾਂ ਹਾਦਸਾ। [ਪੈਰਾ 16] [213--; 214-]

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ

ਪਾਲਿਸੀ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਏ
ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ"
ਦੌਰਾਨ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ। ਸ਼ਬਦ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ
ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਤਲਾਕ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ
ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜੋ ਪਾਲਸੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ"
ਪ੍ਰਸੰਗ, ਵਸਤੂ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਨੀਤੀ[ਸੋਧੋ] [17, 18 ਲਈ] [214-; 215-]

ਨੀਤੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ੇ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਖੇਪ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ
ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ
ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਜੋ ਖੇਪ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ
ਸਵਾਲ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ
ਇਹ ਨੀਤੀ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ। ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਆਮ ਜਾਂ ਆਮ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੂਰੀ
ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗੀ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ। [ਪੈਰਾ 25] [221--]

ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਨਹੀਂ
ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਸੀ ਜਦੋਂ 21 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਨਿਰੀਖਣ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ
ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ
ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਸੀ
ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ "ਡਿੱਗੀ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ" ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼
ਭੋਪਾਲ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਨੂੰ
ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਕਿਸ
ਮਕਸਦ ਲਈ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਕੰਮ
ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਆਮ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ
ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ
ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਉਡਾਣ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ।
(ਪਾਰਸ 26, 27) [222-ਬੀ-ਸੀ, ਐਫ-ਐਚ]

5. ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਨਹੀਂ ਗਏ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਹਿਮਤ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਦਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਰਗੋ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ

ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਖੇਪ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਡਾਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਜੋ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕਵਰ

ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਭੋਪਾਲ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। [ਪੈਰਾ 29] [223--]

6. ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.2 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਕਿਸੇ ਵਿਕਲਪਕ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਯਕੀਨੀ ਚੋਣ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਡਿਲੀਵਰੀ, ਦੋ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਲਈ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਵੰਡ ਜਾਂ ਵੰਡ ਲਈ. ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਵਾਧੂ ਵਿੰਡੋ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ

ਇਸ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ

ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਲਈ ਚੀਜ਼ਾਂ. ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੰਡਾਰਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੀਤੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ?

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ। [ਪੈਰਾ 30] [224--]

7. ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਜਬ ਭੇਜਣ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਖੇਪ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਤੋਂ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ

ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਜਬ ਮੁਸਤੈਦੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. "ਇਨ

ਹਾ

ਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਪ ਨੂੰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਨਿਰੰਤਰ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ. ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਨਾ ਕਿ
ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਕੇ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੇ ਮਕਸਦ ਨਾਲ ਹੇਠਾਂ ਸੁੱਟਿਆ ਗਿਆ
ਭੋਪਾਲ ਨੇ ਖੇਪ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। [ਪੈਰਾ 31] [224-; 225--]

ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ। ਧਾਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਸਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
ਉਸ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਥਾਨ ਹੈ
ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਡੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਯੂ.ਐੱਸ.ਏ. ਤੋਂ ਬਦਲਣ ਵਾਲੀ ਵਿੰਡੋ ਦਾ ਆਉਣਾ, ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ
ਅੰਡਰਰੂਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੁਰੰਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਦਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ,
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਧਾਰਾ ੬ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 32] [225-; 226--]

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ੮ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ 8 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ
ਇਸ ਦਾ ਕੇਸ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੱਥ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ
ਇਹ ਹੈ ਕਿ: () ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਘਾਟੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੋਗ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ () ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੁਕਸਾਨ। [ਪੈਰਾ 34, 35] [226-, -; 227-]

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ
ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਇਆ ਘਾਟਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਮੌਜੂਦ ਸੀ

ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਕਾਰਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 36] [228--]

ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੋਪਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨ ਬਾਅਦ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੀਹ ਦਿਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਰੁਕਣਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪਹੁੰਚ ਦੀ ਲਾਈਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜੋ ਕਿਸੇ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰੇਗਾ
ਪਾਰਟੀਆਂ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਭੋਪਾਲ ਨਾ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮ
ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਇੱਕ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ, ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ,
ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਬਣੇਗਾ.
ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੀ ਵਪਾਰਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਆਖਿਆ ਨੇ ਸਹਿਮਤੀ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜੋਖਮ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ
ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਾਲੇ। [ਪੈਰਾ 39] [230--]

ਐਕਸਪੋਰਟ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਗਾਰੰਟੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਰਗ ਸੰਨਜ਼ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ (2014) 1 ਐਸਸੀਸੀ 686: [2013] 1 ਐਸਸੀਆਰ 336 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

ਵਰਨਾ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (1991) 1 V 129; ਕਿਊਬੀਈ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੈਟਰਸਨ ਫਾਈਨ ਜਿਊਲਰੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ 2004 ਵੀਐਸਸੀ 31; ਬੇਥਲ ਬਨਾਮ ਬੇਥੇਲ। ਕਲਾਰਕ
(1888) 20 615; ਐਸਸੀਏ (ਫਰੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਿਬਸਨ [1974] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 533; ਵਿਗਿੰਸ ਟੀਪ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬਾਲਟਿਕਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [1970] 2 ਐਨਐਸਡਬਲਯੂਆਰ 77; ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

ਅਮਰੀਕਨ ਆਰਟੀਫਿਸ਼ੀਅਲ ਫਲਾਵਰਜ਼, ਇੰਕ ਬਨਾਮ ਏਐਫਆਈਏ ਵਰਲਡਵਾਈਡ ਇੰਸ

1977 ਏਐਮਸੀ 376 (ਐਨ ਵਾਈ ਸੁਪ ਸੀਟੀ 1976); ਲੱਕੜ ਅਤੇ ਲੱਕੜ
ਪ੍ਰੋਡਕਟਸ, ਇੰਕ. ਨਿਊ ਈਟੀਸੀ 807 ਐਫ 2 ਡੀ 1987, 1987 ਏਐਮਸੀ 1244; ਵਰਨਾ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ
ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [1991] 1 ਵੀਆਰ 129; ਐਨਈਸੀ ਆਸਟਰੇਲੀਆ
ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਨਈਸੀ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਗਾਮੀਫ
ਪੀਟੀਵਾਈ ਲਿਮਟਿਡ [1993] ਐਫਸੀਏ 252; ਰੇਸਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਐਸ ਏ ਵੀ. ਐਡਮੰਡਸ [1985] 2 ਸਾਰੇ
ਈਆਰ 712 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.

ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਮੈਕ ਗਿਲੀਵਰੇ ਬਾਰ੍ਹਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਸਵੀਟ
ਅਤੇ ਮੈਕਸਵੈਲ (2012); ਪੀ ਰਾਮਨਾਥ ਅਈਅਰ ਦਾ ਲਾਅ ਲੈਕਸੀਕੋਨ ਤੀਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ, 2012 ਬਲੈਕ ਲਾਅ
ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਦਾ 10ਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਕੋਲਿਨਵੈਂਕਸ ਦਾ ਲਾਅ ਆਫ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਰਾਬਰਟ ਮਰਕਿਨ ਦਾ 10ਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਹੈ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2013] 1 336 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪੈਰਾ 9

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2366-67 2020.
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦੇ 10.08.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ
ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 2009 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 279 ਅਤੇ 2010 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 25 ਵਿੱਚ।

ਜੋਏ ਬਾਸੂ, ਐਸ.ਆਰ. ਐਡਵੋਕੇਟ, ਪ੍ਰਾਂਤੋਰ ਬਾਸੂ ਚੌਧਰੀ, ਕਨਕ ਬੋਸ, ਹਰਸ਼ੁਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸਾਹਿਲ ਤਰੋਤਰਾ, ਏ.ਡੀ.ਵੀ.

ਅੱਤਰੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਆਦਿੱਤਿਆ ਰੰਜਨ, ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਧਨੰਜੈ ਵਾਈ ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.

ਛੁੱਟੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਈ ਗਈ।

ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ 1 ਦੇ 10 ਅਗਸਤ 2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਹਨ
ਜਿਸ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਸੀ।
ਐਸ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਕਿਹਾ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ

ਜ

ਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲਾਗਤ ਲਈ 64,89,205 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ
ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ[3]

1 ""
2 ""

3 2009 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 279

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਛੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 21 ਜੁਲਾਈ 2005 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ" ਖਰੀਦੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ
ਇੱਕ ਬੈਲ - 430 ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਲੈਂਗਲੇ, ਕੈਨੇਡਾ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ, ਭਾਰਤ ਲਈ। 1 ਜੁਲਾਈ 2005 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹਵਾਈ, ਸਮੁੰਦਰ ਅਤੇ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਰੂਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ। ਇੱਕ ਚਿੱਠੀ ਦੁਆਰਾ
10 ਜੁਲਾਈ 2005 ਨੂੰ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵੇਰਵੇ: ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਪੀਥਮਪੁਰ / ਭੋਪਾਲ (ਸੜਕ / ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ)।

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਾਲਿਸੀ ਸ਼ਡਿਊਲ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ
22 ਜੁਲਾਈ 2005 ਤੋਂ ਸਟੈਂਡਰਡ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਵਾਲੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਕੁੱਲ ਬੀਮਾ ਰਕਮ 20,00,00,000 ਸੀ। ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਨਾਲ ਲਿਖੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਕਾਰਗੋ ਕਲਾਜ਼ (ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ) [5],
ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਵਾਰ ਕਲਾਜ਼ (ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ), ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਸਟ੍ਰਾਈਕ ਕਲਾਜ਼ (ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ), ਅਤੇ ਇੱਕ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਥੈਫਟ ਚੋਰੀ ਨਾਨ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਲਾਜ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਨੀਤੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ ੫ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। 5 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ। 13 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ
ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਇੱਕ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
21 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ, ਨਿਯਮਤ ਨਿਰੀਖਣ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਿਵਲ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਤੋਂ ਆਗਿਆ ਮੰਗੀ
ਪਰ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਕਾਰਨ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 22 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਸਥਿਤ ਇੰਡਾਮਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰ ਸਕੇ। 23 ਨਵੰਬਰ 2005 ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਪੂਛ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਹੋਇਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰੇਗਾ। 14 ਮਾਰਚ 2006 ਦੀ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

---

[4] 2010 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 25
[5] "ਆਈਸੀਸੀ"

ਪਾਇਲਟ ਸੀਟ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਪੂਛ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ

ਹੈ

ਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਘਟਨਾਵਾਂ ਹਨ ਜੋ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਪਾਇਲਟ ਸੀਟ ਦੇ ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਵਿੰਡੋ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲਾਗਤ 10,00,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਵੇਗੀ।

ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ #3, ਬੇ 15/33 ਆਈਜੀਆਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਇਕੱਠ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੇਲ ਬੂਮ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਪਰ ਟੈਸਟ ਉਡਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ।

10 ਅਪ੍ਰੈਲ 2006 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਪਤਾ ਸਿਰਫ ਤੀਜੇ ਹਫਤੇ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਨਵੰਬਰ 2005 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਈ ਜਾਂਚਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਵੀ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੂਛ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਸਿਰਫ ਇਸ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਨਵੰਬਰ। 10 ਅਪ੍ਰੈਲ 2006 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋਵੇਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਸਨ:

"1. ਵਿੰਡਸਕ੍ਰੀਨ ਗਲਾਸ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦਾਅਵਾ - ਇਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ 10,000 ਰੁਪਏ (ਵਿੰਡਸਕ੍ਰੀਨ ਦੀ ਰਕਮ) ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ।
ਗਲਾਸ)/-ਇਹ ਰਕਮ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ 0.5% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਯੋਗ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ
20 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਬੀਮਾ ਰਕਮ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਟੇਲ ਬੂਮ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ-

ਇਹ ਹੈਂਗਰ -3 ਬੇ 15/33 ਆਈਜੀਆਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਲੱਭਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਨੋਵ-2005 ਦੇ ਤੀਜੇ ਹਫ਼ਤੇ ਵਿੱਚ। ਰੁਟੀਨ ਨਿਰੀਖਣ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਦੁਆਰਾ ਦੰਦ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਗੋ (ਮਿਤੀ) 'ਤੇ ਉਤਰਿਆ ਸੀ.

ਅਸੀਂ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਵੇਅਰਾਂ, ਮੈਸਰਜ਼ ਪੁਰੀ ਅਨੁਜ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ
ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ।

ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੌਰਾਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪਛਾਣ/ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਫ਼ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਲੋਰਨ ਵੈਲਸ
ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਐਡਰੀਨ ਲਾਰੈਂਸ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਘਾਟਾ ਸੀ

ਨਵੰਬਰ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ।

ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ/ਆਵਾਜਾਈ/ਸੰਭਾਲ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਫਸੋਸ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋਵੇਂ ਨੁਕਸਾਨ ਅਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹਨ।

11 ਅਪਰੈਲ 2006 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਨੁਕਸਾਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦਾ ਮਹੀਨਾ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਨੀਤੀ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਸੀ ਅਤੇ
ਇਸ ਲਈ, ਨਵੰਬਰ 2005 ਦੇ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਵੀ "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ" ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 11 ਜੁਲਾਈ 2006 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਜੋ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਉਹ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੋਇਆ ਸੀ
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੀਤੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ:

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਖੇਪ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸੀ। ਕਾਰਗੋ [ਜਹਾਜ਼] ਨੂੰ ਇਸ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨੀ ਸੀ। ਉਡਾਣ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਵੇਗੀ।
ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ "ਭੋਪਾਲ" ਦੀ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਅੰਤਿਮ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ..."

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ 18 ਅਗਸਤ 2006 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ।
16 ਮਈ 2009 ਨੂੰ, ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਪਾਈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ 64,89,205 ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਐਸ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਪਰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਰੁਕਣਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਰੁਕਣਾ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਅਸੈਂਬਲੀ ਸੀ
ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ. ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਆਪਣੇ ੧੦ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ

2006 ਦੀ 6 ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 13

ਅਗਸਤ 2018 ਵਿੱਚ, ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਘਾਟ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਐਸ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ ਛੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ "ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਆਜ ਮੁਆਵਜ਼ਾ" ਦਿੱਤਾ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਚਲਾਉਣਾ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 136 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 15 ਫਰਵਰੀ 2019 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਮਲ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ, ਅਨਪੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਅਸੈਂਬਲੀ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਵੇਗੀ "ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਕੋਰਸ", ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਲੀਲਾਂ ਦੌਰਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਜੋਏ ਬਾਸੂ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ:

ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਮਿਆਦ ਇਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ ਇਕ ਘਟਨਾ ਜੋ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਭੋਪਾਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਸਥਿਤ ਇਸ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ। ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨਾ "ਭੋਪਾਲ ਜਾਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਦੀ ਗੱਡੀ ਲਈ" ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ "ਸਹੂਲਤ" ਲਈ ਸੀ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਾਰਗੋ ਲੈ ਲਿਆ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ" ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਨਾਲ ਅਟੁੱਟ ਤੌਰ ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜੋ ਯਾਤਰਾ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਆਵਾਜਾਈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ, ਕੈਰੀਅਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਜੋਖਮ ਕਵਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ;

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵੱਲੋਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਦੇਰੀ ਅਤੇ ਭਟਕਣ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 15 ਦੇ ਉਲਟ ਚੱਲਦੀ ਹੈ ਆਈਸੀਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਭੇਜਣ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ;

ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਾਹੀਂ ਕਾਰਗੋ ਵਜੋਂ

ਕੈਰੀਅਰ। ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੇ ਉਕਤ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਅਤੇ ਸੁਭਾਅ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਕ ਬਿਲਕੁਲ ਨਵਾਂ ਉਤਪਾਦ ਬਣਾਇਆ। ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਕਾਰਗੋ ਮੌਜੂਦਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਜਿਸ 'ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮ

ਕਾਰਗੋ ਵਜੋਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਧੀਨ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਉਡਾਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਉਡਾਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ 'ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਹਲ ਆਲ ਰਿਸਕ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

(v) ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 2.3 ਬੀਮੇ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਪੈਕਿੰਗ ਜਾਂ ਤਿਆਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ;

(v) ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਨੀਤੀ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ, ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਅਰਥ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ

ਐਕਸਪੋਰਟ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਗਾਰੰਟੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਰਗ ਸੰਨਜ਼ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਵੱਖ ਹੋਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਵਾਲੇ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੇ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਸੀ

ਭੋਪਾਲ ਦੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ, ਉਦੋਂ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਆਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਅਜਿਹੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ

ਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ। ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਅਸੈਂਬਲੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਉਡਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਸਟੋਰੇਜ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ

ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਵੇਰਨਾ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ[8] ਅਤੇ ਕਿਊਬੀਈ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੈਟਰਸਨ ਫਾਈਨ ਜਿਊਲਰੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ (ਕਾਮਨ ਲਾਅ ਡਿਵੀਜ਼ਨ) ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ (ਅਪੀਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ)

ਅਤੇ

(v) ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਵਾਧੂ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

---

[7] (2014) 1 ਐਸਸੀਸੀ 686

[8] (1991) 1 V 129

[9] 2004 V 31

ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ। ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ

ਇ

ਹ ਨਵੰਬਰ 2005 ਦੇ ਤੀਜੇ ਹਫਤੇ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜੋ 13 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੈ (ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈ ਲਿਆ)। ਇਸ ਲਈ, ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 5.1.3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।
ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਆਦਿੱਤਿਆ ਰਾਜਨ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਅਤੇ ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ:

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਕਾਪੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਦੇ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅਤੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਸੜਕ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਪਹਿਲਾਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸ ਨੂੰ ਹੈਂਗਰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ
ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਗੋਦਾਮ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਚੁਣਿਆ
ਡਿਲੀਵਰੀ। ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਸਿਰਫ ਫਿਊਜ਼ਲੇਜ ਅਸੈਂਬਲੀ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਸਰੀਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਸਰੀਰ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਵਿਚ ਤਰੇੜ ਦੇਖੀ ਗਈ। ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਅਜੇ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸੀ
ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ ਰਸਮੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ। ਭੋਪਾਲ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ;

22 ਨਵੰਬਰ 2005 ਨੂੰ ਲਿਖੀ ਚਿੱਠੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਮੈਨੇਜਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਰਸਤੇ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਚਿੱਠੀ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਟੁੱਟ ਗਏ ਸਨ।

ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਜਬ ਆਧਾਰ ਸੀ
ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ। ਬਦਲਣ ਵਾਲੀ ਵਿੰਡੋ ਤੋਂ ਬਾਅਦ
ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਿੰਡੋ।
ਕਿਉਂਕਿ ਨਵੀਂ ਵਿੰਡੋ ਦੀ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਸੀ
ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਨਾਲ ਢਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ

ਬਬਲ ਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੋਲ ਨੁਕਸਾਨੀ ਗਈ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੁਨਰਮੰਦ ਮਨੁੱਖੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਾਧਨ ਸਨ;

20 ਨਵੰਬਰ 2015 ਨੂੰ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਰੁਟੀਨ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਪੂਛ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦੰਦ ਨੋਟ ਕੀਤਾ। ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਵਿੱਚ ਦੰਦ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ,
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਹੱਦ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਐਕਸੈਸ ਪੈਨਲਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਢਾਂਚਾਗਤ ਬਲਕਹੈਡ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਹੋਇਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।
ਸਿਰਫ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਪਤਾ 20 ਨਵੰਬਰ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
2005 ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੱਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਹੋਈ ਸੀ। ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ, ਥੋਕ ਸਿਰ ਅਤੇ ਖਿੜਕੀ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ
ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਇੱਕ ਖੜ੍ਹੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨੇ ਜਾਣ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਟਨਾ ਦੀ ਕੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਂ ਸੀਸੀਟੀਵੀ ਫੁਟੇਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ; ਅਤੇ

ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਮੁਰੰਮਤ ਯੋਜਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਢਾਂਚਾਗਤ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਮੁਰੰਮਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਸੇਵਾਯੋਗਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵੱਖ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਬਲਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰੀ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ
ਭੋਪਾਲ ਤੋਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ
ਧਾਰਾ 5.1.2 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਭੋਪਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਅੰਤਿਮ ਸਥਾਨ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

12. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਵਾਦ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਟੇਲ ਬੂਮ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ
ਵਿੰਡਸਕ੍ਰੀਨ ਗਲਾਸ। 10 ਅਪ੍ਰੈਲ 2006 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਿੰਡਸਕ੍ਰੀਨ ਗਲਾਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦੇ 0.5% ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਕਟੌਤੀ ਯੋਗ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ
ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ।

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ
ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਵਾਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 22 ਜੁਲਾਈ 2005 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ
ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ "ਘਾਟੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੈ,
ਨੁਕਸਾਨ, ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਸੀਮਾ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾਵਾਂ, ਸਮਰਥਨ, ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ, ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਪਾਲਸੀ ਕਵਰ ਦੀ ਹੱਦ ਪਾਲਿਸੀ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਜੋ
ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਈਸੀਸੀ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜੋਖਮਾਂ, ਸੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਵਿਵਾਦ ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਹੈ।

ਬ੍ਰੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ 10 'ਤੇ ਮੈਕਗਿਲੀਵਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ:

"11-007 ਇਹ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਵੀਕਾਰਕੀਤਾ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ, ਨੂੰ ਸਹੀ ਵਪਾਰਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਸਮਝ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਕਈ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਦੇ ਹਨ ...

11-008 ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਸਹੀ ਹੈ: (1) ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼; ਅਤੇ (2) ਧਾਰਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਾਲ ਇਸਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਬੰਧ ... ''

ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ
ਪਾਲਿਸੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਵਾਜਬ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਰਗਾ ਅਰਥ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ
ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਨਵਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਰਨ 'ਤੇ. ਇਸ ਲਈ ਹਰੇਕ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਉਸਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰੇ ਸਾਧਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਿਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਵਧ ਸਕਦੀ

---

10 ਬਾਰ੍ਹਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਸਵੀਟ ਐਂਡ ਮੈਕਸਵੈਲ (2012)

ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਦਾਅਵਾ ਪਾਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਕੀ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਘਟਨਾ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਲਈ, ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਸਾਡੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ।
ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ:

"5.1 ਇਹ ਬੀਮਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜੁੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਲਈ ਇੱਥੇ ਨਾਮਿਤ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।
ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਕੰਸਾਈਨੀ ਜ਼ਰੀਏ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅੰਤਿਮ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਇੱਥੇ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ।

ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਚਾਹੇ ਇੱਥੇ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਉਸ 'ਤੇ, ਜੋ
ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਟੋਰੇਜ ਲਈ ਜਾਂ

ਵੰਡ ਜਾਂ ਵੰਡ ਲਈ ਜਾਂ

5.1.3 ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਬੀਮਾ ਯੁਕਤ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰੇਗਾ।

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ
ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜੁੜੀ ਅਤੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਅਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ" ਦੌਰਾਨ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਵਿਕਲਪਕ ਘਟਨਾਵਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

() ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ "ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅੰਤਿਮ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ" ਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਦੀ "ਆਨ ਡਿਲੀਵਰੀ" ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ;

() ਧਾਰਾ 5.1.2 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਵਿਕਲਪਕ ਸਥਾਨ "ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਹੋਵੇ
ਇੱਥੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਉਸ 'ਤੇ" ਜਿਸ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਦੋ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਲਈ ਵਰਤਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ -() ਜਾਂ ਤਾਂ , ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ()
ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਵੰਡ ਜਾਂ ਵੰਡ ਲਈ; ਅਤੇ

() ਧਾਰਾ 5.1.3 ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ।
ਡਿਸਚਾਰਜ। ਜੇ ਉਹ ਘਟਨਾ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਬੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ.
ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 5.1.1 ਵਿੱਚ ਅੰਤਿਮ ਗੋਦਾਮ ਦੀ ਚੋਣ ਉਸ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ, ਧਾਰਾ 5.1.2 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਚੁਣੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅੰਤਮ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇ ਯਕੀਨ ਦਿਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ। ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ
ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 5.1.2 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਾਲਿਸੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
ਗੋਦਾਮ, ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦਾ ਸਥਾਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੀ ਗਈ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਉਸ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 5.1.2.1 ਜਾਂ ਖੰਡ 5.1.2.2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮਕਸਦ ਲਈ।

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਨੂੰ ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ
ਦਸਤਾਵੇਜ਼। "ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਪ੍ਰਸੰਗ, ਵਸਤੂ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਨੀਤੀ[ਸੋਧੋ] ਪੀ ਰਾਮਨਾਥ ਅਈਅਰ ਦਾ ਲਾਅ ਲੈਕਸਿਕਨ[11], "ਸਾਧਾਰਨ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ:

"ਨਿਯਮਤ; ਆਮ; ਆਮ; ਆਮ; ਅਕਸਰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਇਸ ਮੁਤਾਬਕ
ਸਥਾਪਤ ਆਰਡਰ; ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋ ਗਿਆ; ਰਵਾਇਤੀ; ਵਾਜਬ; ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨਹੀਂ
ਅਜੀਬ ਜਾਂ ਅਸਧਾਰਨ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ; ਆਮ ਜਾਂ ਔਸਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ, ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ।

ਉਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼, ਬੈਥਲ ਬਨਾਮ ਕਲਾਰਕ ਵਿੱਚ ਕੁਈਨਜ਼ ਬੈਂਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਦੇ 1888 ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ[12], ਸ਼ਬਦ

"ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

"ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ ਵਜੋਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ: ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ."

11 ਤੀਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ, 2012

12 (1888) 20 615

ਬਲੈਕ ਲਾਅ ਜ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ 13 ਵਿੱਚ "ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

(1. ਵਸਤੂਆਂ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਲਿਜਾਣਾ। 2. ਪੈਸੇਜ; ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮਿਸਾਲਾਂ ਨੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਅਤੇ "ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਹੈ ਆਵਾਜਾਈ". ਐਸਸੀਏ (ਫਰੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਿਬਸਨ 14 ("ਗਿਬਸਨ") ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ
ਜੋ ਰੋਮ ਤੋਂ ਮੈਨਚੇਸਟਰ ਤੱਕ ਕਿਤਾਬਾਂ ਦੀ ਖੇਪ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਤੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਖਰੀਦੀ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਲੋਡ ਕੀਤੀ ਲਾਰੀ ਨੂੰ ਰੋਮ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੀ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ,
ਲਾਰੀ ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਕਿਤਾਬਾਂ ਦੀ ਖੇਪ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ
ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਕਿਤਾਬਾਂ ਅਜੇ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸਨ. ਕੁਈਨਜ਼ ਬੈਂਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ (ਵਪਾਰਕ ਅਦਾਲਤ) ਵੱਲੋਂ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ ਜਸਟਿਸ ਅਕਨਰ ਨੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ:

"ਜਦੋਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਮਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਖਰੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਚੱਕਰ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਭੋਜਨ ਜਾਂ ਆਰਾਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ. ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇੱਕ ਆਮ ਘਟਨਾ ਹੋਵੇਗੀ
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ. ਇਹ ਡਿਗਰੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਵਾਜਬ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਿੱਚ ਕੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇੱਕ ਭਟਕਣਾ ਜੋ ਸਾਹਸ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਦੇ ਆਮ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਮਾਲ ਨੂੰ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ
ਨੀਤੀ।
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਵਿਰਿੰਸ ਟੀਪ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬਾਲਟਿਕਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ[15] ("ਵਿਰਿੰਸ ਟੀਪ") ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਵੀਡਨ ਤੋਂ ਪੋਰਟ ਕੇਮਬਲਾ ਨੂੰ ਲੱਕੜ ਦਾ ਗੁਦਾ ਦੀ ਇੱਕ ਮਾਤਰਾ ਭੇਜੀ. ਲੱਕੜ ਦੇ ਗੁਦੇ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਸਥਾਨ ਸੀ
ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਦੇ ਬੋਮਾਡੇਰੀ ਵਿਖੇ ਕਾਰੋਬਾਰ. ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਲੱਕੜ ਦਾ ਗੁਦਾ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਸੀ

---

[13] 10ਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ
[14] [1974] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 533
[15] [1970] 2 77

ਬੋਮਾਡੇਰੀ ਵਿਖੇ ਸਟੋਰੇਜ ਦੀ ਨਾਕਾਫੀ ਜਗ੍ਹਾ ਕਾਰਨ ਹੋਰ ਸਟੋਰ। ਲੱਕੜ ਦੇ ਗੁਦੇ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਲਗਭਗ ਅੱਠ ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ, ਲੱਕੜ ਦਾ ਗੁਦਾ
ਇਕ ਸਟੋਰ ਅੱਗ ਨਾਲ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਿਆ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਿਸ ਸਟੋਰ 'ਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗੀ ਸੀ, ਉਸ 'ਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਅਜੇ ਵੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਲੱਕੜ ਦਾ ਗੁਦਾ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ
ਇਸ ਦੀ ਆਖਰੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਸੀ ਪਰ ਅਜੇ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸੀ. ਜਸਟਿਸ ਮੈਕਫਰਲਨ, ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ
ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"... ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਟੂ-ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਕਲਾਜ਼ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੀਮਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮਾ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਪਰ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ, ਇਹ ਕਦੇ ਵੀ ਸੁਝਾਅ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੰਡਾਰਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਹੈ
ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ, ਪਰ ਸਵੈ-ਇੱਛਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ
ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਯੂਨੀਡਰਾ ਸਟੋਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਟੋਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਇਆ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸੀ. ਮੇਰਾ ਇਹ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ
ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਪਾਲਿਸੀ, ਕਵਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ, ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿ ਉਨੇਂਦਰਾ ਵਿਖੇ ਸਟੋਰ ਇੱਕ ਅੰਤਮ ਗੋਦਾਮ ਸੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਟੋਰ ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਪਹਿਲੇ ਅਮਰੀਕੀ ਨਕਲੀ ਫੁੱਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੰਕ ਬਨਾਮ ਏਐਫਆਈਏ
ਵਰਲਡਵਾਈਡ ਇੰਸ 16 ("ਪਹਿਲਾ ਅਮਰੀਕੀ ਨਕਲੀ ਫੁੱਲ"), ਨਿਊਯਾਰਕ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕਵਰੇਜ ਮੌਜੂਦ ਸੀ,
ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਗੋਦਾਮ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅੰਤਿਮ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਤੱਕ। ਨਕਲੀ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਖੇਪ
ਪਲਾਸਟਿਕ ਦੇ ਫੁੱਲ ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਤੋਂ ਨਿਊਯਾਰਕ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ
ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਨਿਊਯਾਰਕ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ, ਫੁੱਲਾਂ ਨਾਲ ਭਰੇ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ. ਦਿਨ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਗਲੀ ਸਵੇਰ ਪਹੁੰਚੇ, ਤਾਂ
ਸਾਮਾਨ ਚੋਰੀ ਦਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਫੁੱਲਾਂ ਦੇ ਸ਼ਿਪਰ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ
ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਜ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੀ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਘਟਨਾ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰੀ ਸੀ, ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

16 1977 ਏਐਮਸੀ 376 (ਐਨ ਵਾਈ ਸੁਪ ਸੀਟੀ 1976)

"[ਟੀ] ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਸੀਲਬੰਦ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਕੁਝ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਮਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਉਸ ਕੰਮ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ. ਇਹ ਕੁਝ ਛੱਡਣ ਲਈ ਵੀ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ
ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਮਾਲ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਤਾਰਨਾ ਵਧੇਰੇ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ - ਪਰ
ਇਸ ਦਾ ਆਪਣਾ ਜੋਖਮ ਹੈ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ 'ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੇ ਪਾਲਸੀ ਜੋਖਮ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਧਾ ਸਕਦਾ'।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਲੱਕੜ ਅਤੇ ਲੱਕੜ ਉਤਪਾਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੰਕ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਹੈਂਪਸ਼ਾਇਰ
ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਆਦਿ 17, ਗਿਆਰਵੇਂ ਸਰਕਟ ਲਈ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਸਟੇਟਸ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲਜ਼ ਨੇ ਫਸਟ ਅਮਰੀਕਨ ਆਰਟੀਫਿਸ਼ੀਅਲ ਫਲਾਵਰਜ਼ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ:

"ਫਸਟ ਅਮਰੀਕਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬ੍ਰੁਨਟਨ ਹੈਂਡਬੈਗ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਹੋਮ ਇੰਸ ਕੰਪਨੀ, 125 ਐਨ ਜੇ ਸੁਪਰ, 287, 310 ਏ 2 ਡੀ 510 (1973) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦਾ ਆਉਣਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ
ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਵਿਖੇ ਜਣੇਪੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਲਈ ਕਵਰੇਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂ ਤਸੀਹੇ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਗੋਦਾਮ ਦੇ ਬਾਹਰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ ਵਧੇਰੇ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਿਪਰ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ
ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਵਰੇਜ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰਗੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਵਾਜਾਈ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਕਵਰੇਜ ਵੀ ਬੰਦ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਵਰਨਾ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਲਿਮਟਿਡ 18 ("ਵਰਨਾ"), ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ (ਅਪੀਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ) ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭੰਡਾਰਨ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਖਰੀਦੀ ਸੀ

---

[17] 807 2 1987, 1987 1244

[18] [1991] 1 V 129

ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾ
ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ। ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਮੈਲਬੌਰਨ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਦਿਆਂ ਸਟੋਰੇਜ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ
ਸਾਰੇ ਬਕਾਏ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਾਹਕ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ
ਕੰਟੈਨਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਾਮਾਨ ਗਾਇਬ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ.
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕਰਵਾਇਆ ਕਿ ਸਟੋਰੇਜ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਕਥਿਤ ਚੋਰੀ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਸਟਿਸ ਬੀਚ ਨੇ ਵਿਗਿੰਸ ਟੀਪ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"... ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਰਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕੈਸੇਟਾਂ ਛੱਡਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸਟ੍ਰਾਂਗ ਦੇ ਤ੍ਰਿਕੋਣ ਵਿੱਚ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ
ਮਲਟੀ ਗਰੁੱਪ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾਲ, ਕੈਸੇਟਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈਆਂ. ਤਿਕੋਣ ਵਿੱਚ ਕੈਸੇਟਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਸੁਵਿਧਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿਕੋਣ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ. ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਨਾ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਵਾਜਬ ਭੇਜਣ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕੈਸੇਟਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਜਸਟਿਸ ਕਾਏ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"... ਹਾਲਾਂਕਿ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਕਲਾ ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਨਹੀਂ ਹੈ,
ਇਸਦਾ ਇਰਾਦਾ ਅਰਥ ਉਸ ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ: ਸੀਐਫ ਪੀਟਰ ਜੈਕਸਨ ਪੀਟੀਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੰਸੋਲੀਡੇਟਿਡ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਆਫ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਲਿਮਟਿਡ. [1975] ਵਿਕਆਰਪੀ 77; [1975] ਵੀਆਰ 781, ਪੰਨਾ 799 ਤੇ. ਵਰਤਮਾਨ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਾਕ ਦਾ ਅਰਥ
"ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ" ਉਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ
ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਗੋਦਾਮ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨੀਤੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਜੋਖਮ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਹਾਂਗਕਾਂਗ ਤੋਂ ਮੈਲਬੌਰਨ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ 'ਤੇ, ਯਾਤਰਾ ਕਵਰ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ. ਉਦੇਸ਼

ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਗੋਦਾਮ ਸੀਐਲ 81 ਤੱਕ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਬੀਮੇ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੁਆਰਾ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਇਹ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪਰ ਉਹ ਮਿਆਦ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਮਿਆਦ

ਮਾਹਵਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਕੋਰਸ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ

ਜਾਂ ਅੰਤਰਾਲ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਅੱਗੇ ਸਨ: ਸੀਐਫ. ਐਸ.ਸੀ.ਏ. (ਫਰੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਿਬਸਨ [1974] 2 ਲੌਇਡਜ਼ ਰੈਪ 533, ਪੰਨਾ 535 ਪ੍ਰਤੀ ਅਕਨਰ ਜੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੀ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਸੀ)। ਵਾਕਾਂਸ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

"ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ" ਇਹ ਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੁਕਾਵਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਜਸਟਿਸ ਓਰਮਿਸਟਨ ਨੇ ਗਿਬਸਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ "ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ:

"ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਰਸਤਾ" ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਜਾਂ ਕੰਮ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜੋ, ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਹੋਈ ਸੀ

ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਇੰਨੀ ਰੁਕਾਵਟ ਆਈ ਸੀ ਕਿ

ਇਹ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਭਰੋਸਾ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ. ਭਾਵੇਂ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਸਿੱਟਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਾਰਗੋ ਹੁਣ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ

ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ "ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ" ਵਿੱਚ ਰਹੋ ਜੇ ਇਸ ਨਾਲ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਾਹਸ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ,

ਭਾਵ, ਇੱਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜੋ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਸਟੋਰ ਤੱਕ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਉਮੀਦ ਕੀਤੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਐਨ.ਈ.ਸੀ. ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਾਮਿਫ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ,19 ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ, ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਚੋਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਾਲ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ

19 [1993] 252

ਉਸ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਚੋਰੀ ਦੀ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ

ਇੱ

ਕ ਬੀਮਾ। ਜਸਟਿਸ ਲੌਂਕਹਾਰਟ ਨੇ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਦੀ ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਲਈ ਬੋਲਦਿਆਂ ਵਿਗਿੰਸ ਟੀਪ ਅਤੇ ਵਰਨਾ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ:

"ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਨੀਤੀ ਐਨਈਸੀ ਦੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਹਰ ਸਮੇਂ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਉਦੇਸ਼ ਐਨਈਸੀ ਦੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਹੈ। "ਆਵਾਜਾਈ" ਨੂੰ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਕਿਫਾਇਤੀ ਲੋਡਿੰਗ, ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ, ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਸਟੋਰੇਜ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਬਿੰਦੂ ਤੱਕ ਮੂਲ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੀ; ਪਰ ਰੁਕਾਵਟ ਸਿਰਫ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

"ਆਵਾਜਾਈ" ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੋ ਬਿੰਦੂਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਗਤੀ ਸ਼ੀਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਮਿਆਦ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅੰਤਰਾਲਾਂ ਜਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਦੌਰਾਨ ਜਾਰੀ ਰੱਖੇ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਯੋਗ ਹੋਵੇ। "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਨੀਤੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਇੱਕੋ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਖੇਪ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਹਨ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਖੇਪ। ਨੀਤੀ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉੱਦਮ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਆਮ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੀ ਭਟਕਣਾ ਬਣਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ, ਇਹ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਕਿ ਨੀਤੀ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਾਰਟੀਆਂ। ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਕਿਰਿਆ ਜੋ ਆਮ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਵਿਧੀ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ। ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸੈਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

26. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਕਵਰੇਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਾਲਸੀ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਕੈਥੇ ਪੈਸੀਫਿਕ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਹਾਦਸਾਗ੍ਰਸਤ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 5 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ 13 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਊ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ
ਦਿੱਲੀ। ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ
ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਸੀ ਜਦੋਂ 21 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਨਿਰੀਖਣ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 21 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਵਿੱਚ
ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਲਈ ਆਰਡਰ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਫਿਊਜ਼ਲੇਜ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੀ ਹੋਰ ਅਣਪੈਕਿੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸੀ." 22 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ:

ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਪੈਕੇਜ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਮਿਲੇ।

ਫਿਲਹਾਲ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਸਥਿਤ ਹੈਂਗਰ ਆਫ ਇੰਡਾਮਰ ਕੰਪਨੀ 'ਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰ ਸਕੇ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

27. ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਅੱਗੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਿਊ ਵਿਖੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਸੀ
ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨਾ. ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ "ਡਿੱਗੀ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ" ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਵਾਈ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਠੱਪ ਹੋ ਗਈ ਸੀ
ਰਾਜ ਦਾ ਅੰਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਲਈ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਆਮ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਲਈ. ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਉਡਾਣ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ।

ਕੋਲਿਨਵੈਂਕਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ[20] ਅੰਤਰ ਬਾਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਜੋਖਮ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ:

"5-023 ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੌਰਾਨ ਘਾਟੇ ਦਾ ਖਤਰਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਦਲ ਗਈ ਹੈ: ਪਹਿਲੇ ਦਾ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ
ਪਾਲਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਜੋ ਸਹਿਮਤੀ ਬਣੀ ਸੀ ਉਹ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਹਾਸ਼ੀਏ 'ਤੇ ਠੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ..."

"5-034 ਜਿੱਥੇ ਤਬਦੀਲੀ ਸਿਰਫ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ, ਪਰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਸਾਰੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਦਾ ਹੈ... ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ
ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ, ਨੀਤੀ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ
ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਹੜੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਕਵਰੇਜ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉੱਦਮ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ
ਆਮ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਜੋਖਮ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜੋ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਨ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੋ ਅਤੇ ਖਤਮ ਕਰੋ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਦਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਖੇਪ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਡਾਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ
ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਅਤੇ ਬੇਲੋੜੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਦਵਾਨਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਭੋਪਾਲ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ-

---

[20] ਰਾਬਰਟ ਮਰਕਿਨ ਦੁਆਰਾ 10 ਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ

ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦਾ ਹੈਂਗਰ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਟੋਰ ਸੀ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਸੀ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਆਧਾਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਨਵੀਂ ਵਿੰਡੋ ਦੀ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਹੈ
ਨੁਕਸਾਨੀ ਗਈ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੁਨਰਮੰਦ ਮਨੁੱਖੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਾਧਨ ਸਿਰਫ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.2 ਵਿਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੋ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਬਦਲਵੇਂ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਵੰਡ ਜਾਂ ਵੰਡ ਲਈ
ਮਾਲ ਦਾ। ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਿਸ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ
ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਲਈ ਮਾਲ. ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ 'ਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ 'ਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸਪੇਅਰ ਵਿੰਡੋ ਬਦਲਣ ਦੀ ਉਡੀਕ 'ਚ ਰੱਖਣ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ
ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੀਤੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੰਡਾਰਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਾਧੂ ਵਿੰਡੋ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰ ਰਹੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ. ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਉਹ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਾਰਗੋ ਅੰਦਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਕੋਰਸ, ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ
ਖਰੀਦਦਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਰੇਤਾ। ਕਸਟਮ ਜ਼ਰੀਏ ਸਾਮਾਨ ਕਲੀਅਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ 'ਚ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ 'ਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਸਵੈਇੱਛਤ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸੀ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ।

31. ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਜਬ ਡਿਸਪੈਚ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ:

"ਇਹ ਇਸ ਬੀਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਆਪਣੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਾਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਭੇਜਣ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ"

ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਸ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ

ਖੇ

ਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਲਿਜਾਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਤੋਂ ਇੱਕ ਖੇਪ। ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਤਤਪਰਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ", ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਪ ਨੂੰ ਨਿਰੰਤਰ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ
ਹਰ ਸਮੇਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਮੁਅੱਤਲੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਕੋਰਸ. ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ, ਖੇਪ ਅਕਸਰ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਲਈ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਉਡੀਕ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੇ ਲੰਬੇ ਕਦਮ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ
ਸਮਾਪਤ ਕਰੋ, "ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਰਸਤਾ". ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ,

ਸੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਨਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਡਿੱਗੇ ਹੋਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਕੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਇਸ ਨੂੰ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਖੇਪ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜੋਖਮਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ
ਨੀਤੀ ਦਾ ਦਾਇਰਾ।
32. ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 6 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ:

"6. ਜੇ ਯਕੀਨੀ ਈ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੀਮਾ ਵੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ।
ਕਵਰ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਉਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾ ਲਾਗੂ ਰਹੇਗਾ, ਅਧੀਨ
ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਜਾਂ ਤਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਵੇਚਿਆ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਆਉਣ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰੇਗੀ, ਜਾਂ

ਜੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਾਪਤ ਹੋਣ ਤੱਕ, 30 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਉਕਤ ਮਿਆਦ (ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸਹਿਮਤ ਵਿਸਥਾਰ) ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਥੇ ਦੱਸੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਸਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਉਸ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਵਿਸ਼ੇ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਉਡੀਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਯੂ.ਐੱਸ.ਏ. ਤੋਂ ਬਦਲਣ ਵਾਲੀ ਵਿੰਡੋ ਦੇ ਆਉਣ ਨਾਲ, ਇਹ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਦਾ ਕਵਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ।

33. ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਰਸਤਾ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਭੋਪਾਲ ਲਈ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲੈਂਗਲੇ ਤੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ 20 ਨਵੰਬਰ 2005 ਨੂੰ ਲੱਭਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੰਦ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਸੀ. ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਅਤੇ ਖਿੜਕੀ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹੈਂਗਰ ਵਿਖੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਦਿੱਲੀ।

ਆਈਸੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਬੀਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ

ਨੀਤੀ:

> "8.1 ਇਸ ਬੀਮੇ ਅਧੀਨ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੋਗ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
>
> 8.2 ਉਪਰੋਕਤ 8.1 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਇਸ ਬੀਮੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਹੋਏ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਚਾਹੇ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ, ਜਦ ਤੱਕ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ।

ਧਾਰਾ 8 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੱਥ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ: () ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੋਗ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਘਾਟੇ ਦੇ ਸਮੇਂ; ਅਤੇ () ਬੀਮੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੁਕਸਾਨ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ

ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ। ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ 21 'ਤੇ ਮੈਕਗਿਲੀਵਰੇ:

"20-006 ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਬੀਮਾਯੁਕਤ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਤਰੇ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਤ ਕਿਵੇਂ ਹੋਈ, ਪਰ ਉਹ
ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਰੇਸਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਐਸ ਏ ਵੀ ਐਡਮੰਡਸ[22] ਵਿਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਕਾਰਗੋ ਜਹਾਜ਼ ਮੈਡੀਟੇਰੀਅਨ ਸਾਗਰ ਵਿਚ ਸ਼ਾਂਤ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਮੰਗ ਕੀਤੀ
ਦੋ ਸਮਾਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀਆਂ ਤਹਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਨਾਲ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ। ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਭਾਰ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੌਰਾਨ, ਲਾਰਡ ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਨੇ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਲਈ ਬੋਲਦਿਆਂ ਕਿਹਾ:

"ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਮਾਮਲੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ
ਲਗਾਤਾਰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ। ਪਹਿਲਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੋਝ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਕਾਰਨ ਗੁੰਮ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ,
ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਵੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਕਲਪਕ ਕੇਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ.

ਦੂਜਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਾਹਰਾਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਨਾਲ ਲੰਬੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੇ ਸਬੂਤ ਹੋਏ, ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ,
ਦਿਨ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ, ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਵੀ, ਸ਼ੱਕ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਪਏ ਸਬੂਤ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ.

...

... ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਹਿਲੀ ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਜੱਜ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੈ

---

[21] ਬਾਰ੍ਹਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਸਵੀਟ ਅਤੇ ਮੈਕਸਵੈਲ (2012)

[22] [1985] 2 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 712

ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਣ ਨਾਲੋਂ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਜੱਜ ਠੋਸ ਆਧਾਰਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਲੜੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦਾ ਵਾਪਰਨਾ ਬਹੁਤ ਅਸੰਭਵ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਇਹ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਆਮ ਸਮਝ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ. ਇਹ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਜੱਜ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਬੂਤ ਉਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੰਦੇ ਹਨ
ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਪਾਰਟੀ
ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਹੈ ਕਿ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਬੋਝ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਾ ਬੋਝ
ਸਬੂਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਹੈ
ਕੇਸ।
ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 23 ਨਵੰਬਰ 2005 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੀ ਪੂਛ ਦਾ ਬੂਮ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਇੱਕ ਸਰਵੇਅਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ 14 ਮਾਰਚ 2006 ਦੀ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ:

"ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਡੀ ਦੁਬਾਰਾ ਫੇਰੀ ਦੌਰਾਨ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਟੇਲ ਬੂਮ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ (ਪਾਇਲਟ ਸਾਈਡ ਵਿੰਡੋ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਤਰੇੜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਜਿੱਥੇ ਅਸੀਂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ।
ਉਹ ਬਿੰਦੂ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੁੱਖ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਜੁੜਦਾ ਹੈ। ਫਰੇਮ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਦਰ ਉੱਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਸਖਤ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਤਿੱਖੀ ਚੀਜ਼ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਟਕਰਾਈ
ਜਦੋਂ ਇਹ ਹੈਂਜਰ ਵਿਖੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

"ਪੂਛ ਦੇ ਬੂਮ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੈਂਗਰ # 3, ਬੇ ਵਿਖੇ ਹੋਇਆ ਸੀ
15/33 ਆਈਜੀਆਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਦਿੱਲੀ ਕਾਫ਼ੀ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਰ ਟੈਸਟ ਉਡਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ।

ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 10 ਅਪ੍ਰੈਲ 2006 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। 11 ਅਪ੍ਰੈਲ 2006 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਇੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ

ਇੱ

ਕ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਅਤੇ ਐਕਰੋ ਹੈਲੀਪ੍ਰੋ ਦੇ ਤਕਨੀਕੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਇੰਟਰਵਿਊਆਂ, ਕਸਟਮ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ, ਸਰੀਰਕ ਨਿਰੀਖਣ
ਪਾਲਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਆਦਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨਵੰਬਰ 2005 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ 13 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

...

ਹਾਲਾਂਕਿ ਨਵੰਬਰ '05 ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀਆਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਖੋਜਾਂ
ਯਾਨੀ ਕਸਟਮ ਤੋਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਬਾਅਦ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਪਰ ਇੱਥੇ ਅਸੀਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਾਡੀ ਪਾਲਿਸੀ ਭੋਪਾਲ ਤੱਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।
ਕਸਟਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਬਾਅਦ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ
ਯਾਨੀ ਨਵੰਬਰ 2005 ਦੇ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਸ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਖੋਜ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਵੰਬਰ 2005 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ 13 ਅਕਤੂਬਰ 2005 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਜ਼ਰੀਏ ਕਲੀਅਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ
ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਮ ਰਸਤਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਧਿਆ ਜਦੋਂ ਤੱਕ
ਭੋਪਾਲ। ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਰੁਖ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਕਿ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।
ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਕਸਟਮ ਜ਼ਰੀਏ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਕੋਰਸ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੀਆਂ ਲਿਖਤੀ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਨਵੀਂ ਵਿੰਡੋ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਹੈਂਗਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬਬਲ ਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਢੱਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਬੋਝ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਹੈ। ਕੋਈ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ
ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ
ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ
ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ।

ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਮਝ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ

ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਲੈਂਗਲੇ ਵਿਖੇ ਹੈ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਅਸੈਂਬਲਿੰਗ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਅੱਗੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਲੈਂਗਲੇ ਵਿਖੇ ਜੋਖਮ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਯਾਨੀ ਭੋਪਾਲ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਭੋਪਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨ ਬਾਅਦ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੌਰਾਨ
ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਕੋਰਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਰੁਕਣਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪਹੁੰਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਸੂਬ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰੇਗਾ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਉਸ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ
ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਦੇ ਭੋਪਾਲ ਨਾ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ
ਜਿਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਇੱਕ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਹਾਲਤ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਈ। ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ, ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੈਲੀਕਾਪਟਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਭੋਪਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਮ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਵਿਆਖਿਆ
ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹਮਲਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਕਰਦਾ ਹੈ ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਵਪਾਰਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।
ਵਿਆਖਿਆ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜੋਖਮ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਈ ਸੀ।

ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਅਤੇ ਐਸ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਅਤੇ ਐਸਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਖਪਤਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਬਕਾਇਆ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

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।

