[2022] 10 एस. सी. आर. 331

संयुक्त भारत बीमा कंपनी। लिमिटेड।

वी.

लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड।

(2022 की सिविल अपील संख्या 2955)

02 मई, 2022

[उदय उमेश ललित, एस. रवींद्र भाट और

पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे. जे.]

बीमा मानक अग्नि और विशेष जोखिम नीति (एस. एफ. एस. पी.)

पॉलिसी)-एसटीपी पॉलिसी-विभिन्न बीमाकर्ताओं द्वारा बीमा-जब एक बीमा पॉलिसी अन्य बीमा पॉलिसी के आवेदन को हटा देती है

-

प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी-बीमाकर्ता द्वारा प्रदान की गई बीमा पॉलिसी (एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी) के लाभ का दावा किया-इसके विपरीत अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को इस आधार पर बीमा का लाभ देने से इनकार कर दिया कि प्रत्यर्थी को हुए नुकसान को इसके तहत कवर किया गया था। ए. जी. सी. एस. (प्रत्यर्थी की मूल कंपनी) से प्राप्त बीमा पॉलिसी (एस. टी. पी. पॉलिसी)-पीड़ित, प्रत्यर्थी ने एन. सी. डी. आर. सी. से संपर्क किया-एन. सी. डी. आर. सी. ने प्रत्यर्थी के बीमा दावे की अनुमति देते हुए कहा कि एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी की शर्त-4 केवल तभी अपीलार्थी के दावे का समर्थन करेगी जब दूसरी पॉलिसी (ए. जी. सी. एस. द्वारा जारी की गई) एक समुद्री पॉलिसी थी, जो एन. सी. डी. आर. सी. के अनुसार नहीं थी-इसके अलावा राष्ट्रीयकरण अधिनियम की धारा 25 के आधार पर, प्रत्यर्थी एक घरेलू पॉलिसी के माध्यम से जोखिमों को कवर करने के लिए बाध्य था, जो उन्होंने वर्तमान मामले में किया था और इसलिए वे एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी के पूर्ण लाभ के हकदार थे-अपील पर अभिनिर्धारित किया गयाः जहाँ तक दायित्व यू/एस है। 25 राष्ट्रीयकरण अधिनियम का संबंध है, एन. सी. डी. आर. सी. गलत था

एस में निषेध। 25 राष्ट्रीयकरण अधिनियम की धारा स्पष्ट रूप से प्रत्यर्थी की मूल कंपनी पर लागू नहीं होती है, जो विदेशों में व्यवसाय करती है (और न केवल भारत में) और एक समुद्री आवरण प्राप्त करती है जो सभी जोखिमों को पूरा करती है, (जिसमें समुद्री जोखिमों के साथ-साथ पारगमन में माल के लिए जोखिम और जब वे भंडारित किए गए थे)-इसलिए, एस में निषेध। 25 प्रति से लागू नहीं होता है-समान रूप से, कोई विशिष्ट नहीं था

घरेलू नीति प्राप्त करने के लिए प्रत्यर्थी की आवश्यकता वाला प्रावधान,

अपने व्यवसाय का संचालन-एन. सी. डी. आर. सी. ने यह ठहराने में भी गलती की कि एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति नहीं थी क्योंकि नीति में समुद्री जोखिमों सहित सभी प्रकार के जोखिमों को व्यापक रूप से शामिल किया गया था और जो महत्वपूर्ण है वह यह नहीं है कि यात्रा के दौरान बीमायोग्य घटना हुई या नहीं।

कवर की प्रकृति पर ध्यान केंद्रित किया गया है और कवर स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से समुद्री खतरों को शामिल करता है, इसलिए यह एक समुद्री कवर था-एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी की शर्त संख्या 4, जो पक्षों के बीच एक अनुबंध का गठन करती है, ने एक ऐसी स्थिति पर सटीक रूप से विचार किया जिसमें बीमा जोखिम की घटना की स्थिति में, यदि प्रतिवादी (या उसकी ओर से कोई व्यक्ति, वर्तमान मामले में मूल कंपनी की तरह) एक समुद्री पॉलिसी के तहत दावा करने का हकदार था, तो बीमाकर्ता को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाना था-इसलिए, शर्त संख्या 4 अपीलकर्ता-बीमाकर्ता के दायित्व को बाहर करने के लिए संचालित थी।

शब्द/वाक्यांश-दोहरा बीमा-पर चर्चा की गई।

अपील को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1. "समुद्री साहसिक कार्य" अभिव्यक्ति को धारा 2 (डी) द्वारा परिभाषित किया गया है। इसी तरह, "समुद्री साहसिक कार्य" में संदर्भित "समुद्री संकट" को धारा 2 (ई) में परिभाषित किया गया है। धारा 3 एक समुद्री नीति को परिभाषित करती है; धारा 4, जो इस मामले के लिए प्रासंगिक है, मिश्रित समुद्री और भूमि जोखिमों से संबंधित है। यह अन्य बातों के साथ-साथ, "स्पष्ट शर्तों, या व्यापार के उपयोग"-समुद्री विस्तार के माध्यम से कवरेज को सक्षम बनाता है।

नीतियाँ "ताकि अंतर्देशीय जल पर या किसी भी भूमि जोखिम पर नुकसान से बीमाकृत की रक्षा की जा सके जो किसी भी समुद्री यात्रा के लिए आकस्मिक हो सकता है।" समुद्री यात्रा और अन्य समुद्री जोखिमों के साथ भंडारगृह जोखिमों को भारत में समुद्री बीमा पॉलिसियों का हिस्सा माना जाता है। वर्तमान मामले में, एसटीपी के पहले दो पाठ

नीति के साथ-साथ गोदाम से गोदाम पारगमन (खंड 6) और अन्य शर्तों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि नीति में दोनों शामिल हैं।

समुद्री और अन्य जोखिम। वास्तव में, एस. टी. पी. खुद को "ओपन मैरीन इंश्योरेन्स कॉन्ट्रैक्ट" के रूप में वर्णित करता है। [पारस 28,30,31] [250 एफ, जी-एच; 252-डी, जीजे

2. यह स्पष्ट है कि एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति थी जिसमें व्यापक रूप से यात्रा, पारगमन, परिवहन और

गोदाम के खतरे। जैसा कि वर्णन से देखा जा सकता है

नीति और अन्य स्पष्ट शर्तों, समुद्री जोखिमों सहित सभी प्रकार के जोखिमों को शामिल किया गया था। वास्तव में, "खुदरा स्थानों" के लिए अलग-अलग सीमाएँ प्रदान की गई थीं; आगे खंड 6 गोदाम जोखिमों तक भी विस्तारित किया गया। इन परिस्थितियों में, और इस न्यायालय द्वारा घोषित कानून को ध्यान में रखते हुए, जो सामग्री है वह यह नहीं है कि यात्रा के दौरान बीमायोग्य घटना हुई है या नहीं; बल्कि, ध्यान केंद्रित किया गया है

यह आवरण की प्रकृति पर है। इस मामले में कवर, स्पष्ट रूप से और संयुक्त भारत बीमा कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड।

इसमें स्पष्ट रूप से समुद्री खतरे शामिल हैं। इसलिए, यह एक समुद्री आवरण था। एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी की शर्त संख्या 4, जो पक्षों के बीच एक अनुबंध का गठन करती है, ने सटीक रूप से एक ऐसी स्थिति पर विचार किया जिसके तहत बीमा जोखिम की घटना की स्थिति में, यदि

जिसे वह एस. एफ. एस. पी. नीति के दायरे में लाना चाहता था। इस संदर्भ में, राष्ट्रीयकरण अधिनियम की धारा 25 में केवल निषेध स्पष्ट रूप से प्रतिवादी की मूल कंपनी पर लागू नहीं होता है, जो विदेशों में व्यवसाय करती है (और न केवल भारत में) और एक समुद्री आवरण प्राप्त करती है जो सभी जोखिमों को पूरा करती है, (जिसमें समुद्री जोखिम के साथ-साथ पारगमन में माल के लिए जोखिम और जब वे भंडारित किए गए थे)। इसलिए, धारा 25 प्रति में निषेध लागू नहीं होता है। समान रूप से, प्रत्यर्थी को अपने व्यवसाय के संचालन में घरेलू नीति प्राप्त करने के लिए कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। एन. सी. डी. आर. सी. ने, इस न्यायालय की राय में, यह अभिनिर्धारित करने में स्पष्ट रूप से गलत था कि खंड 47 लागू होता है और इसे उसी तरह से पढ़ा जाना चाहिए जैसे वह था। [पैरा 42] [257-ए-डी] 4. एसटीपी पॉलिसी के खंड 41 के एक सादे अध्ययन से पता चलता है कि जहां अग्नि बीमा या कोई भी बीमा जो वाहक द्वारा लिया गया था, लाभार्थी के लिए उपलब्ध था, यानी, प्रतिवादी, या 'इतना उपलब्ध होगा' यदि एसटीपी मौजूद नहीं था, तो उस पॉलिसी के तहत एक दावा, यानी, एसटीपी पॉलिसी को बनाए नहीं रखा जाएगा और बीमा उस हद तक अमान्य होगा। रिकॉर्ड पर यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है कि इस मामले में किसी भी वाहक या बेली ने एलायंस या किसी अन्य बीमाकर्ता पर [2022] 10 एस. सी. आर. में संभावित देयता की वसूली के लिए दावा किया था।

किसी भी नीति को आगे बढ़ाना। रिकॉर्ड से जो स्थापित किया गया है वह यह है कि 45 लाख डॉलर की राशि वास्तव में ए. जी. सी. एस. द्वारा प्रत्यर्थी को स्वीकृत देयता के रूप में वितरित की गई थी। इन परिस्थितियों में, स्पष्ट रूप से, एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 ने अपीलकर्ता-बीमाकर्ता के दायित्व को संचालित और बाहर कर दिया। [पैरा 44] [258-बी-डी]

5. इस वर्तमान मामले में क्या मुद्दा है

"दोहरा बीमा" के रूप में चिह्नित, यानी, जहां एक इकाई दो के माध्यम से समान या समान घटनाओं के लिए जोखिमों को कवर करना चाहती है।

विभिन्न-अतिव्यापी नीतियाँ। दोहरा बीमा की विभिन्न बारीकियों पर अंतर्राष्ट्रीय न्यायशास्त्र का खजाना है। इस तरह

दोहरा बीमा अपने आप में कानून द्वारा अस्वीकृत नहीं है। हालाँकि, अदालतें उन नीतियों पर विचार करने में सावधानीपूर्वक दृष्टिकोण अपनाती हैं जो बीमाकर्ता की ओर से दायित्व को बाहर करने का प्रयास करती हैं। वर्तमान मामले में, तथ्य यह है कि प्रतिवादी द्वारा 18.07.2008 पर बीमाकर्ता के साथ केवल 12.20 करोड़ का दावा किया गया था। अभिलेख पर यह दिखाने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि मूल बीमाकर्ता द्वारा जारी पॉलिसी के निर्वाह के दौरान, प्रतिवादी द्वारा ए. जी. सी. एस. द्वारा जारी पॉलिसी के अस्तित्व के बारे में कभी सूचित किया गया था।

अपीलार्थी बीमाकर्ता द्वारा नियुक्त सर्वेक्षणकर्ताओं की अंतिम रिपोर्ट में कुल नुकसान का आकलन 11.70 करोड़ किया गया। हालाँकि, इसने यह भी कहा कि चूंकि प्रतिवादी की मूल कंपनी ने एक और नीति प्राप्त की थी जिसके तहत नुकसान की वसूली की जानी थी, इसलिए एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 के कारण दावा अस्वीकार्य था। यह भी रिकॉर्ड की बात है कि इस मामले में बीमाकर्ता पर किए गए 12.20 करोड़ रुपये के दावे के विपरीत, प्रतिवादी अंततः

19 करोड़ से अधिक के बराबर प्राप्त किया। बीमा का अनुबंध हमेशा परिभाषित नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए होता है और बना रहता है, इससे कम नहीं। विशिष्ट जोखिमों के मामले में, जैसे कि आग आदि के कारण होने वाले नुकसान से उत्पन्न होने वाले जोखिमों के मामले में, बीमित व्यक्ति लाभ नहीं उठा सकता है और

दोहरे बीमा का लाभ उठाएँ। [पारस 45,49,50] [258-डी-ई; 262-ए-डी]

पीकॉक प्लाईवुड प्रा. लिमिटेड वी. ओरिएंटल बीमा

कं. लिमिटेड [2006] 10 पूरक। एस. सी. आर. 140; संयुक्त भारत

बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कंपनी लिमिटेड

[2007] 9 एस. सी. आर. 350; निर्यात ऋण गारंटी भारतीय निगम लिमिटेड बनाम। गर्ग संस इंटरनेशनल

(2014) 1 एस. सी. सी. 686 [2013] 1 एस. सी. आर. 336; विक्रम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड।

ग्रीनटेक इंडिया लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी (2009) 5 एससीसी 599: [2009] 5 एस. सी. आर. 437; सिक्का पेपर्स लिमिटेड बनाम

राष्ट्रीय बीमा कंपनी (2009) 7 एस. सी. सी. 777: [2009] 9

एससीआर 1088; इम्पैक्ट फंडिंग सॉल्यूशंस लिमिटेड बनाम। बैरिंगटन

सपोर्ट सर्विसेज लिमिटेड [2016] यूकेएससी 57-पर भरोसा किया।

एम/एस। गलाडा पावर एंड टेलीकम्युनिकेशन लिमिटेड v.

यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (2016) 14 एससीसी 161;

न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य। बनाम।

राजेश्वर शर्मा और अन्य। (2019) 2 एससीसी 671: [2018]

14 एस. सी. आर. 1181-संदर्भित।

मामला कानून संदर्भ

[2016] 4 एससीआर 69

पैरा 14

संदर्भित किया गया है

[2008] 9 एससीआर 1198

उस पर भरोसा करें

पैरा 29

[2006] 10 पूरक। एससीआर 140

उस पर भरोसा करें

पैरा 30

[2007] 9 एससीआर 350

उस पर भरोसा करें

पैरा 30

[2013] 1 एससीआर 336

उस पर भरोसा करें

पैरा 34

[2009] 5 एससीआर 437

उस पर भरोसा करें

पैरा 35

[2009] 9 एससीआर 1088

उस पर भरोसा करें

पैरा 35

[2018] 14 एससीआर 1181

संदर्भित किया गया है

पैरा 35

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 29.

2022 तक।

राष्ट्र के 01.08.2019 दिनांकित निर्णय और आदेश से

2011 के उपभोक्ता शिकायत No.213 में उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग।

ए. के. डे, सुश्री अनन्या डे, ज़ाहिद अली, प्रमित सक्सेना, अधिवक्ता। एफ.

अपीलार्थी।

जॉय बसु, सीनियर एड. , सुश्री सुरेखा रमन, अखिल ए. रॉय, कान

घोष, मेसर्स के. जे. जॉन एंड कंपनी, एड. उत्तरदाता के लिए।

2] 10 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

एस. रवींद्र भाट, जे.

1. यह अपील राष्ट्रीय उपभोक्ता के आदेश पर सवाल उठाती है।

विवाद निवारण आयोग, 1 (इसके बाद, "एन. सी. डी. आर. सी".) जिसने लेवी स्ट्रॉस (इंडिया) प्रा. लि. के बीमा दावे की अनुमति दी। लिमिटेड (इसके बाद, "लेवी/बीमित/प्रतिवादी")। इस आदेश से पहले, यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (इसके बाद, "बीमाकर्ता/अपीलकर्ता") ने लेवी को जारी की गई पॉलिसी को अस्वीकार कर दिया था।

तथ्य।

2. बीमाकर्ता ने लेवी को 01.01.2007 से 31.12.2007 की अवधि के लिए एक मानक अग्नि और विशेष जोखिम नीति (इसके बाद, "SFSP नीति") जारी की। इस नीति में 30 करोड़ की राशि के भंडारण के दौरान लेवी के शेयरों को शामिल किया गया था। लेवी ने इसी तरह की शर्तों पर 01.01.2008 से 31.12.2008 की अवधि के लिए एक और SFSP नीति प्राप्त की। इस बीच, माता-पिता

लेवी की कंपनी (यानी, लेवी स्ट्रॉस एंड कंपनी) ने 01.05.2008 से 30.04.2009 की अवधि के लिए एलियांज ग्लोबल कॉर्पोरेट एंड स्पेशियलिटी (इसके बाद, "एलियांज") से एक वैश्विक नीति प्राप्त की थी, जिसमें लेवी सहित इसकी सभी सहायक कंपनियों के स्टॉक शामिल थे। नीति के दौरान इस स्टॉक के माध्यम से कवरेज (इसके बाद, "एसटीपी नीति" या "विदेश नीति") किसी भी एक पोत या परिवहन में 10 मिलियन डॉलर और किसी भी एक स्थान पर 5 करोड़ डॉलर था। मूल कंपनी को एक और "सभी जोखिम" नीति भी मिली (इसके बाद, "एआर")।

एलियांज द्वारा इसी अवधि के लिए जारी की गई नीति, अर्थात 01.05.2008 से 01.05.2009 तक, जिसमें वाणिज्यिक लाइन नीति के रूप में दुनिया भर में इसकी सहायक कंपनियों के स्टॉक शामिल हैं। ए. आर. पॉलिसी की देयता की सीमा 10 करोड़ डॉलर तक थी।

3. इन सभी नीतियों के निर्वाह के दौरान, 13.07.2008 पर, लेवी के स्टॉक वाले गोदामों में से एक में आग लग गई। उस पर

18.07.2008 , लेवी ने बीमाकर्ता से 12.20 करोड़ का दावा किया। उस तारीख को बीमाकर्ता को प्रस्तुत किए गए दावा प्रपत्र में नुकसान की सीमा 12.50 करोड़ रुपये से थोड़ी अधिक थी। हालांकि, मूल कंपनी के वैश्विक बीमाकर्ता के निर्देश पर, सर्वेक्षक और हानि आकलनकर्ता श्री के. पी. सेन ने 28.07.2008 पर एक स्थिति रिपोर्ट प्रस्तुत की, जिसमें ₹ 14.30 करोड़ के उच्च आंकड़े पर नुकसान का अस्थायी रूप से आकलन किया गया। बीमाकर्ता अर्थात अपीलार्थी अपन पेशेवर सर्वेक्षणकर्ता, प्रोफेशनल सर्वेयर्स एंड लॉस एडजस्टर्स प्राइवेट लिमिटेडकँ नियुक्त करैत छथि। लिमिटेड, एक मूल्यांकन के लिए। सर्वेक्षक ने अंतिम प्रस्तुत किया

1 सी. सी नं. 213/2011, दिनांकित 01.08.2019।

निटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]आई रिपोर्ट दिनांक 08.08.2009 ने 11.34 करोड़ के शुद्ध नुकसान का आकलन किया। एन. एस. यू. आर. की रिपोर्ट ने सिफारिश की कि यह एस. एफ. एस. पी. नीति में शर्त संख्या 4 के दावे के लिए उत्तरदायी नहीं था क्योंकि इसके द्वारा जारी की गई नीतियों के कारण

12 .

4. सर्वेक्षण रिपोर्ट और पॉलिसियों की शर्तों सहित सामग्री पर विचार करने के बाद, बीमाकर्ता ने लेवी के दावे को अस्वीकार कर दिया।

. 2009 . अस्वीकृति पत्र में इस प्रकार कहा गया हैः

" वर्तमान दावे में, रसद प्रदाता के हाथों प्रभावित स्टॉक पूरी तरह से उपरोक्त समुद्री कवर के दायरे में आएंगे, जो खुदरा स्थानों पर आवाजाही के दौरान भंडारण में हैं।

हमारे द्वारा जारी अग्नि नीति की शर्त संख्या 4 निम्नानुसार हैः

" 4. यह बीमा संपत्ति के किसी भी नुकसान या क्षति को कवर नहीं करता है, जिसका इस तरह के नुकसान या क्षति के होने के समय बीमा किया जाता है या किया जाएगा, लेकिन इस पॉलिसी के अस्तित्व के लिए, किसी भी समुद्री पॉलिसी या पॉलिसियों द्वारा बीमा किया जाता है, सिवाय उस राशि से अधिक किसी भी अतिरिक्त के संबंध में जो

समुद्री नीति के तहत देय होता या

पॉलिसियों में यह बीमा लागू नहीं किया गया था।

अग्नि नीति इस प्रकार समुद्री नीति के तहत देय इस तरह के नुकसान के लिए दायित्व को बाहर करती है, अगर अग्नि नीति प्रभावित नहीं हुई थी।

कंपनी बीमा पॉलिसी के तहत कवरेज के समुद्री कवर होने के कारण, अग्नि पॉलिसी की शर्त संख्या 4 आकर्षित होती है और आपको समुद्री बीमा पॉलिसी से नुकसान की वसूली करनी होती है।

नीति।

वास्तव में समुद्री नीति के खंड 47 में कहा गया है कि "जहां

आश्वस्त किया।

कानून द्वारा या अन्यथा बीमा क्षेत्र की व्यवस्था करने के लिए बाध्य हैं, उन्हें बीमित जोखिमों में अंतर के संबंध में इन बीमा का पूरा लाभ मिलता रहेगाः ..... इसलिए, खंड 47 स्थानीय पॉलिसी उपलब्ध होने के ऐसे मामलों में दायित्व को बाहर करने के बजाय, ऐसी स्थानीय पॉलिसी के तहत जहां नुकसान देय नहीं है, वहां भुगतान करने के लिए सहमत होता है। इस प्रकार उपरोक्त खंड का उद्देश्य संपत्ति के संबंध में भी कार्य करना है।

स्थानीय पॉलिसी [2022] 10 एस. सी. आर. तक स्थानीय रूप से बीमाकृत होना आवश्यक है।

तदनुसार, कंपनी बीमा पॉलिसी प्रभावित शेयरों पर लागू होता है और यह इंगित करने के लिए कुछ भी नहीं है कि इसके तहत बीमाकर्ता के लिए देयता की सीमा नुकसान से कम होगी, हमारे पास इसके तहत कोई देयता नहीं है

हमारे द्वारा जारी अग्नि नीति।

इसलिए हम दावे को स्वीकार करने में असमर्थता के लिए खेद व्यक्त करते हैं।

एनसीडीआरसी के समक्ष शिकायत और कार्यवाही

5. लेवी ने उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 (इसके बाद, "अधिनियम") की धारा 21 और 22 के तहत अपनी शिकायत के साथ एन. सी. डी. आर. सी. से संपर्क किया। इसने आरोप लगाया कि सामान्य बीमा व्यवसाय की धारा 25 को देखते हुए (राष्ट्रीयकरण) अधिनियम, 1972 (इसके बाद, "राष्ट्रीयकरण अधिनियम") विभिन्न जोखिमों को कवर करने के लिए एक घरेलू बीमाकर्ता द्वारा जारी एक पॉलिसी प्राप्त करने के लिए बाध्य था, और इसके परिणामस्वरूप, एसटीपी पॉलिसी के खंड 47 में शर्त (जो बीमित व्यक्ति के घरेलू पॉलिसी लेने के लिए बाध्य होने की स्थिति में विदेश नीति के कवरेज की गारंटी देता है) को पूरा किया गया था।

6. यह आगे तर्क दिया गया कि एस. एफ. एस. पी. नीति 50 मिलियन डॉलर की सूची के नुकसान को कवर करने के लिए थी, जो कि एस. टी. पी. नीति में इंगित सीमा थी। लेवी ने आरोप लगाया कि इस आधार पर दावे का खंडन कि जोखिम वैश्विक बीमा पॉलिसियों (एसटीपी पॉलिसी शामिल) द्वारा कवर किया गया था, एसटीपी पॉलिसी के खंड 41 ('अन्य बीमा खंडों' पर) के विपरीत था। वास्तव में, लेवी ने यह भी तर्क दिया कि खंड 41 में यह प्रावधान किया गया है कि यदि कोई अग्नि बीमा विशेष रूप से उसके लिए उपलब्ध है, तो एसटीपी पॉलिसी उस हद तक अमान्य होगी जब तक कि वह उपलब्ध नहीं है।

7. बीमाकर्ता का बचाव यह था कि एस. एफ. एस. पी. नीति में संपत्ति के किसी भी नुकसान या क्षति को शामिल नहीं किया गया था, जो घटना के समय हुई थी।

ऐसी हानि या क्षति का बीमा किया गया था, और जिसका, लेकिन एस. एफ. एस. पी. नीति के अस्तित्व के लिए, किसी भी समुद्री नीति या नीतियों द्वारा बीमा किया गया था, सिवाय इसके कि

ऐसी समुद्री नीति के तहत देय राशि से परे किसी भी अतिरिक्त राशि के संबंध में। बीमाकर्ता ने तर्क दिया कि उसके द्वारा जारी अग्नि नीति, इसलिए समुद्री द्वारा कवर की गई संपत्ति के संबंध में दायित्व को बाहर रखा गया है।

नीति। आगे तर्क यह था कि एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 में, समुद्री नीति यानी एस. टी. पी. नीति के तहत कवरेज को बाहर रखा गया था। यह प्रस्तुत किया गया था कि लेवी संयुक्त भारत बीमा कंपनी से नुकसान की वसूली कर सकता था (और कर सकता था)।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

एसटीपी नीति। इस संबंध में यह तर्क दिया गया था कि एस. टी. पी. पॉलिसी का खंड 47 बीमित व्यक्ति को कवर करता रहेगा यदि स्थानीय कानून या अन्य शर्तें बीमित व्यक्ति (यानी लेवी) को स्थानीय रूप से बीमा की व्यवस्था करने के लिए बाध्य करती हैं।

वर्तमान मामले में, यह प्रस्तुत किया गया था कि लेवी एक घरेलू नीति को सुरक्षित करने के लिए बाध्य नहीं था।

विवादित आदेश

8. विवादित आदेश ने लेवी की शिकायत की अनुमति दी। एन. सी. डी. आर. सी. ने अंततः यह तय नहीं किया कि एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति थी या नहीं। इसने एस. टी. पी. नीति के खंड 47 पर विचार करते हुए यह अभिनिर्धारित किया कि बीमित जोखिम के घरेलू नीति द्वारा कवर किए जाने की सीमा तक, कवरेज

एस. टी. पी. नीति द्वारा बाहर रखा गया था। विवादित आदेश इस तर्क पर आधारित था कि बीमित जोखिमों और घरेलू पॉलिसी और एसटीपी पॉलिसी के तहत दायित्व की शर्तों और/या सीमाओं में अंतर था। इसलिए, लाभ का नुकसान जो लेवी ने अर्जित किया होगा

क्षतिग्रस्त/नष्ट लागत की बिक्री एलियांज द्वारा उसे देय थी, जबकि उन वस्तुओं की लागत की सीमा तक लेवी को हुए नुकसान की प्रतिपूर्ति बीमाकर्ता द्वारा जारी घरेलू पॉलिसी के तहत की जाएगी। यह ध्यान में रखने के बाद कि लेवी को 4.54 करोड़ डॉलर प्राप्त हुए थे (जो भारतीय मुद्रा में परिवर्तित होने पर 19.52 करोड़ निकला), दावे को 1.78 करोड़ की सीमा तक अनुमति दी गई थी।

पार्टियों की दलीलें

9. बीमाकर्ता की ओर से पेश विद्वान वकील श्री ए. के. डे ने तर्क दिया कि एलियांज द्वारा जारी एस. टी. पी. नीति को पढ़ने पर, विचाराधीन अग्नि जोखिम एस. टी. पी. नीति के पारगमन और/या दुकान में या कहीं और लागू होने के कारण शामिल था, जिसमें खुदरा स्थानों पर भी शामिल था। यह तर्क दिया गया था कि विवादित आदेश ने गलती से एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 (यानी, बीमाकर्ता) और एस. टी. पी. नीति के खंड 47 (एलियांज द्वारा जारी) की व्याख्या करते हुए कहा कि माल को होने वाला नुकसान एस. एफ. एस. पी. नीति द्वारा कवर किया गया था, और लेवी की आय का नुकसान एस. टी. पी. नीति द्वारा कवर किया गया था। यह तर्क दिया गया था कि इस भेद को साबित करने के लिए अभिवचनों या अभिलेख पर सामग्री में कोई आधार नहीं था।

10. यह बताया गया कि एन. सी. डी. आर. सी. ने इस तथ्य की पूरी तरह से अनदेखी की कि 18.07.2008 दिनांकित दावा प्रपत्र में, लेवी ने विशेष रूप से आरोप लगाया कि इसे 1,12.4 करोड़ का नुकसान हुआ, और इसके विपरीत, एलियांज से 4.54 करोड़ डॉलर (1,1 19.52 करोड़ के बराबर) प्राप्त हुए। स्पष्ट रूप से, अपने स्वयं के प्रदर्शन पर, लेवी ने स्वीकार किए गए वास्तविक नुकसान से कहीं अधिक एकत्र किया। यह भी तर्क दिया गया कि एन. सी. डी. आर. सी. ने [2022] 10 एस. सी. आर. के तथ्यों पर विचार नहीं करने में गलती की।

मामला और लेवी के इस तर्क को बरकरार रखते हुए कि एस. टी. पी. नीति में नष्ट माल की लागत के अलावा लाभ के नुकसान के कारण होने वाले नुकसान को शामिल किया गया है, और एस. एफ. एस. पी. नीति में केवल नुकसान को शामिल किया गया है। यह तर्क दिया गया कि नुकसान हुआ या शामिल किया गया एक समग्र नुकसान था जिसे उस तरीके से विभाजित नहीं किया जा सकता था जिस तरह से एन. सी. डी. आर. सी. को राजी किया गया था।

लेवी के कहने पर। 11. लेवी के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री जॉय बसु ने तर्क दिया कि एलियांज द्वारा जारी एसटीपी के खंड 47 के आधार पर,

यदि यह अभिनिर्धारित किया जाना था कि कोई कानूनी दायित्व नहीं था, फिर भी, खंड 47 ने "या अन्यथा" शब्द का उपयोग करके अन्य दायित्वों पर विचार किया। वर्तमान मामले में, लेवी एक संविदात्मक दायित्व के तहत था-एक घरेलू नीति के तहत अपने जोखिम को कवर करने के लिए धारा 25 के तहत अपने दायित्व के अलावा। ऐसी स्थिति में, खंड 47 के आधार पर, बीमित जोखिम के प्रति प्राथमिक दायित्व घरेलू बीमाकर्ता यानी अपीलार्थी के पास होता है। 12. यह प्रस्तुत किया जाता है कि यदि ऐसी घरेलू नीति का लाभ नहीं उठाया गया होता, तो एसटीपी नीति के खंड 47 का अनुपालन नहीं होता, जो एलियांज को लेवी की मूल कंपनी द्वारा किए गए किसी भी दावे को अस्वीकार करने का अधिकार देता। आगे यह तर्क दिया गया कि एस. टी. पी. नीति के खंड 47 को एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 के साथ सामंजस्यपूर्ण रूप से पढ़ा जाना चाहिए। दोनों नीतियों के तहत कवरेज था

पारस्परिक रूप से अनन्य होने की कल्पना की गई।

13. इसके बाद यह तर्क दिया गया कि एसटीपी नीति के खंड 47 के आधार पर, आग की घटना ने अपीलकर्ता बीमाकर्ता पर दायित्व डाल दिया, और इसके परिणामस्वरूप एसएफएसपी नीति का खंडन नहीं हुआ। इस संबंध में यह प्रस्तुत किया गया था कि एस. एफ. एस. पी. नीति में विशिष्ट बहिष्करण शामिल हैं। सामान्य बहिष्करण शर्त के खंड 9 पर यह दिखाने के लिए भरोसा किया गया था कि विशिष्ट प्रकार के लाभ या आय को बाहर रखा गया था, यानी लाभ/अवसर लागत का नुकसान घरेलू नीति के तहत देय नहीं था। नतीजतन, प्रत्यक्ष नुकसान में सभी को बाहर रखा गया। ऐसी विशिष्ट स्थिति से इंकार नहीं किया जा सकता है।

अन्य प्रकार के लाभ का नुकसान। यह आग्रह किया गया था कि प्राथमिक उद्देश्य या उद्देश्य

एस. एफ. एस. पी. नीति का उद्देश्य विभिन्न प्रकार की बीमायोग्य घटनाओं से होने वाले सभी प्रकार के नुकसान को कवर करना था। इस मामले में वह आग थी; एकमात्र संयुक्त भारत बीमा कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

एस. एफ. एस. पी. नीति के तहत देय राशि नुकसान से संबंधित थी। निस्संदेह, एस. एफ. एस. पी. नीति ने स्पष्ट रूप से इसके अलावा अन्य नुकसान से खुद को अलग कर लिया

आग के परिणामस्वरूप उत्पादन। यह एस. टी. पी. नीति द्वारा कवर किया गया था। नतीजतन, दोनों के तहत दावों के बीच कोई ओवरलैप नहीं था

नीतियाँ।

14. यह तर्क दिया गया था कि बीमाकर्ता ने अपने अस्वीकृति पत्र दिनांक 11.09.2009 और 29.01.2010 में विशेष रूप से इस संबंध में एक स्थिति ली थीः

दायित्व, यह अभिनिर्धारित करते हुए कि खंड 47 का उद्देश्य संपत्ति के संबंध में कार्य करना नहीं था। इसलिए यह तर्क दिया गया कि बीमाकर्ता लागू स्थानीय नीति की सीमा तक उत्तरदायी था। विद्वान वकील ने मेसर्स के निर्णय पर भरोसा किया। गलाडा पावर एंड टेलीकम्युनिकेशन लिमिटेड v. यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड 2 ने कहा कि बीमाकर्ता को अनुमति नहीं दी जा सकती है

उन आधारों से परे यात्रा करने के लिए जिनके आधार पर दावे को अस्वीकार कर दिया गया था। इसलिए, अपीलार्थी को इस आधार पर दावे का विरोध करने की अनुमति नहीं दी जा सकती थी कि यह ए. आर. नीति के तहत देय था, भले ही यह एलियांज द्वारा जारी एस. टी. पी नीति के तहत देय न हो।

15. विद्वान वरिष्ठ वकील ने आग्रह किया कि लाभ तत्व और विनिर्माण लागत के संबंध में स्थितियों में अंतर के पहलुओं पर पूरी स्पष्टता प्राप्त करने और बीमाकर्ता को विवाद करने और उस पर सवाल करने का अवसर देने के बाद ही एन. सी. डी. आर. सी. ने विवादित आदेश पारित किया, जिसने नुकसान का आकलन किया। यह तर्क दिया गया कि सबसे पहले, एन. सी. डी. आर. सी. ने अपने द्वारा नियुक्त घरेलू सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट के संदर्भ में आंकड़े लिए, जिन्होंने वस्तुओं की सकल लागत का आकलन 12.59 करोड़ किया। सेकण्ड के सामान (धोने और सुखाने के बाद) के लिए उसमें से * 88.57 लाख की राशि काट ली गई थी; और आग से प्रभावित स्टॉक की लागत @11.70 करोड़ आंकी गई थी। घरेलू सर्वेक्षणकर्ता द्वारा 36 लाख रुपये की बचत का आकलन किया गया था। इसे काट लिया गया, जिससे शुद्ध नुकसान 11.34 करोड़ हो गया। एन. सी. डी. आर. सी. ने कहा कि लेवी ने अपनी शिकायत में 9.8 करोड़ रुपये का दावा किया है।

16. आंकड़ों का मिलान करने के लिए, एन. सी. डी. आर. सी. ने केविन हेस्टन व्हेलन के हलफनामे और विदेशी सर्वेक्षणकर्ता की अंतिम सर्वेक्षण रिपोर्ट पर ध्यान दिया,

जिसमें पाया गया कि विदेशी सर्वेक्षणकर्ता ने 2 करोड़ 60 लाख रुपये के बचाव का आकलन किया, जो घरेलू सर्वेक्षणकर्ता द्वारा किए गए आकलन से अधिक है। यदि इस बचत राशि को इसके बजाय 11.70 करोड़ के आंकड़े से काट लिया जाता है, तो बीमाकर्ता द्वारा (10,000/- से अधिक की पॉलिसी की कटौती के बाद) 9.1 करोड़ का आंकड़ा लेवी को देय था। यह आग्रह किया गया कि वैकल्पिक रूप से, एन. सी. डी. आर. सी. ने वैश्विक बीमाकर्ता के सर्वेक्षणकर्ता द्वारा मूल्यांकन के आधार पर बीमाकर्ता के दायित्व का भी मूल्यांकन किया, जो अंततः कुल मिलाकर काम आया।

2 (2016) 14 एससीसी 161।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

27 करोड़ का आंकड़ा। 19.52 करोड़ की राशि काटने के बाद, शेष राशि यानी ₹7.48 करोड़ बीमाकर्ता द्वारा देय रखी गई थी।

17. वकील ने अंत में आग्रह किया कि यदि बीमाकर्ता की एस. एफ. एस. पी. नीति की व्याख्या के साथ-साथ एस. टी. पी. नीति के खंड 47 को स्वीकार किया जाता है, तो परिणाम विसंगत होगा क्योंकि एस. एफ. एस. पी. नीति में विसंगति होगी।

प्रभाव के परिणामस्वरूप कोई कवरेज नहीं होता है। ऐसे मामले में, बीमाकर्ता ने बिना किसी दायित्व के प्रीमियम (जो उसने निस्संदेह किया) एकत्र किया होगा।

कानून के प्रावधान

18. एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष पहला मुद्दा यह था कि क्या एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति थी। एन. सी. डी. आर. सी. ने एस. एफ. एस. पी. नीति में शर्त संख्या 4 को ध्यान में रखते हुए नीति की शर्तों पर विचार किया।

हालाँकि, इसने कोई सकारात्मक निष्कर्ष नहीं निकाला कि एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति थी। चूंकि पक्षकार इस पहलू पर मुद्दों में शामिल हुए हैं, और प्रस्तुतियाँ दी हैं, इसलिए इस मुद्दे पर निर्णय लिया जाना चाहिए, विशेष रूप से एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 और कानून के प्रावधानों के संदर्भ में। यह.

इसलिए, अन्य प्रावधानों के अलावा समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 के प्रावधानों की जांच करने के लिए प्रासंगिक होगा। अधिनियम की धारा 3 समुद्री बीमा को परिभाषित करती है। "समुद्री साहसिक कार्य" अभिव्यक्ति को धारा 2 (डी) द्वारा परिभाषित किया गया है। इसी तरह, "समुद्री साहसिक कार्य" में संदर्भित "समुद्री संकट" को धारा 2 (ई) में परिभाषित किया गया है। उन परिभाषाओं को नीचे निकाला गया हैः

खंड 2.

(घ) "समुद्री साहसिक कार्य" में कोई भी साहसिक कार्य शामिल है जहाँ - (i) कोई भी बीमायोग्य संपत्ति समुद्री खतरों के संपर्क में है;

((ii) किसी भी माल ढुलाई, मार्ग धन, कमीशन, लाभ या अन्य आर्थिक लाभ की आय या अधिग्रहण, या किसी भी अग्रिम, ऋण या संवितरण के लिए प्रतिभूति खतरे में है।

समुद्री खतरों के लिए जोखिम या बीमायोग्य संपत्ति;

(iii) किसी तीसरे पक्ष के लिए कोई भी दायित्व बीमायोग्य के मालिक या उसमें रुचि रखने वाले या उसके लिए जिम्मेदार अन्य व्यक्तियों द्वारा वहन किया जा सकता है।

समुद्री खतरों के कारण संपत्ति;

(ई) "समुद्री खतरों" का अर्थ है समुद्र के नौवहन के परिणामस्वरूप या आकस्मिक खतरे, अर्थात खतरे। समुद्र , आग, युद्ध के खतरे, समुद्री डाकू, रोवर, चोर, कब्जा, एन. आई. टी. ई. डी. आई. ए. आई. एन. एस. आर. ए. एन. सी. ओ।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

राजकुमारों और लोगों की बरामदगी, प्रतिबंध और हिरासत,

जैटिसन, बैरेट्री और कोई अन्य खतरे जो दोनों में से किसी एक हैं

समान प्रकार या नीति द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है।

19. धारा 4 स्पष्ट करती है कि समुद्री बीमा का अनुबंध, प्रेस शर्तों द्वारा, या व्यापार के उपयोग द्वारा, बढ़ाया जा सकता है ताकि अंतर्देशीय जल पर या किसी भी भूमि जोखिम पर नुकसान से रक्षा की जा सके जो किसी भी समुद्री यात्रा के लिए जिम्मेदार हो सकता है। समुद्री बीमा के प्रावधानइसलिए बीमा पॉलिसी की शर्तों के अधीन हैं। अनुभाग

4 इस प्रकार पढ़िए:

" 3. समुद्री बीमा परिभाषित किया गया है। समुद्री अनुबंध

बीमा एक ऐसा समझौता है जिसके तहत बीमाकर्ता बीमित को समुद्री नुकसान, यानी नुकसान के खिलाफ, जिस तरह से और जिस हद तक सहमति हुई है, उसकी क्षतिपूर्ति करें।

समुद्री रोमांच के लिए आकस्मिक।

4. मिश्रित समुद्र और भूमि जोखिम।

(1) समुद्री बीमा का अनुबंध, अपनी स्पष्ट शर्तों द्वारा, या व्यापार के उपयोग द्वारा, बढ़ाया जा सकता है ताकि बीमित व्यक्ति की रक्षा की जा सके।

अंतर्देशीय जल पर या किसी भी भूमि जोखिम पर नुकसान के खिलाफ जो

यह किसी भी समुद्री यात्रा के लिए आकस्मिक हो सकता है।

(2) जहाँ निर्माण या प्रक्षेपण के क्रम में एक जहाज

जहाज, या किसी समुद्री साहसिक कार्य के अनुरूप कोई भी साहसिक कार्य है

एक समुद्री नीति के रूप में एक नीति द्वारा कवर,

इस अधिनियम के प्रावधान, जहां तक लागू हों, लागू होंगे।

लेकिन इस धारा द्वारा प्रदान किए गए प्रावधान के अलावा, इसमें कुछ भी नहीं है।

अधिनियम किसी भी अनुबंध पर लागू कानून के किसी भी नियम को प्रभावित करेगा - समुद्री बीमा के अनुबंध के अलावा अन्य बीमा

इस अधिनियम को परिभाषित किया गया है। स्पष्टीकरण। - " एक समुद्री के अनुरूप एक साहसिक कार्य

एडवेंचर में एक एडवेंचर शामिल है जहां कोई भी जहाज, सामान या

अन्य चल स्थानीय या आकस्मिक खतरों के संपर्क में हैं अंतर्देशीय पारगमन "।

धारा 57 में कहा गया है कि जहां विषय वस्तु का बीमा किया गया है

यदि ऐसा किया जाता है, या इस तरह से क्षतिग्रस्त किया जाता है ताकि बीमित की तरह की चीज़ नहीं रह जाए, तो यहाँ बीमित व्यक्ति को उससे अपरिहार्य रूप से वंचित कर दिया जाता है, एक वास्तविक नुकसान होता है।

हानि होती है।

20. इस स्तर पर यह भी ध्यान देने योग्य है कि सरेंस अधिनियम, 1938 की धारा 2 (13 ए) भी "समुद्री बीमा" को व्यापक रूप से परिभाषित करती है। वह इस प्रकार हैः

" (13 क) "समुद्री बीमा व्यवसाय" से अभिप्रेत है -

किसी भी जहाज पर बीमा अनुबंध लागू करना विवरण, जिसमें माल, माल और अन्य रुचियाँ शामिल हैं

जो कानूनी रूप से ऐसे जहाजों, माल और माल ढुलाई, माल, माल, माल और किसी भी विवरण की संपत्ति में या उसके संबंध में बीमाकृत हो सकता है जो किसी भी पारगमन के लिए बीमित है, भूमि द्वारा या

पानी, या दोनों, और गोदाम जोखिम शामिल हैं या नहीं

या इस तरह के पारगमन के अतिरिक्त या आकस्मिक रूप से समान जोखिम, और इसमें पारंपरिक रूप से शामिल कोई अन्य जोखिम शामिल हैं।

समुद्री बीमा पॉलिसियों में बीमित जोखिम "

21. लेवी का यह लगातार तर्क है कि नैलाइजेशन अधिनियम के प्रावधान इसे घरेलू नीति के माध्यम से अपने जोखिमों को कवर करने के लिए बाध्य करते हैं। राष्ट्रीयकरण अधिनियम की धारा 25 इस प्रकार हैः

" 25. भारत में संपत्तियों का विदेशी बीमाकर्ताओं से बीमा नहीं कराया जाएगा

केंद्र सरकार की अनुमति के अलावा।

(1) कोई भी व्यक्ति भारत में किसी भी संपत्ति या किसी जहाज या अन्य जहाज के संबंध में बीमा की कोई भी पॉलिसी नहीं लेगा या उसका नवीनीकरण नहीं करेगा।

या किसी बीमाकर्ता के साथ भारत में पंजीकृत विमान जिसका प्रमुख

व्यवसाय का स्थान भारत के बाहर है, पहले वाले को छोड़कर

केंद्र सरकार की अनुमति।

(2) यदि कोई व्यक्ति उप-धारा के किसी प्रावधान का उल्लंघन करता है।

(1) , वह एक वर्ष तक की अवधि के कारावास या एक हजार रुपये तक के जुर्माने या दोनों से दंडनीय होगा।

एसटीपी नीति और एसएफएसपी नीति के प्रासंगिक प्रावधान

ए। एसटीपी नीति 22. एस. टी. पी. नीति के प्रासंगिक प्रावधान नीचे दिए गए हैंः

" खुला समुद्री बीमा अनुबंध

को जारी किया गया

लेवी स्ट्रॉस एंड कंपनी (और मैजेस्टिक इंश्योरेंस इंटरनेशनल लिमिटेड जहां लागू हो वहां आश्वस्त के रूप में) और/या सहायक और/या संबद्ध और/या संबद्ध और/या नियंत्रित कंपनियां या एन. आई. टी. ई. डी. इंडिया इंश्योरेंस कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

निगम जो अब मौजूद हैं या बाद में गठित या अधिग्रहित किए जा सकते हैं, कोई भी कंपनी या निगम जिस पर बीमित व्यक्ति प्रबंधन नियंत्रण का प्रयोग करता है और/या जिनके लिए उन्हें बीमा करने का अधिकार है। इसके बाद बीमाकृत के रूप में संदर्भित (जिसके लिए यह संबंधित हो सकता है)

(1) सहमत होने वाली दरों पर भुगतान किए जाने वाले प्रीमियम के विचार में, बीमा में माल और/या हर प्रकार के माल और विवरण के सभी शिपमेंट (कच्चे स्टॉक, सामग्री, स्टॉक और प्रक्रिया में सामान, तैयार माल और पैकेजिंग सामग्री सहित, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं), मशीनरी, उपकरण, स्पेयर पार्ट्स और शिपिंग कंटेनर, माल ढुलाई और बीमित व्यक्ति के व्यवसाय के लिए आनुषंगिक सभी अन्य ब्याज, जो किसी भी परिवहन द्वारा खो गए या खोए नहीं हैं, शामिल हैं।

परिवहन सहित दुनिया भर के बंदरगाहों और/या स्थानों के बीच परिवहन

(2) यह नीति पारगमन के दौरान, पारगमन शुरू होने के समय से लेकर अंतिम गंतव्य तक बिना किसी समय की सीमा के पहुँचने तक (सिवाय इसके कि जो हो सके) लगातार लागू रहती है।

विशेष रूप से इसमें कहीं और बाहर रखा गया है) गोदाम से गोदाम खंड और समुद्री विस्तार के बावजूद खंड।

बी. यह बीमा सभी शिपमेंट को कवर करने के लिए है, चाहे वह बीमित व्यक्ति या उसके एजेंटों द्वारा किया गया हो, या दूसरों द्वारा उसके खाते के लिए या जिसमें उसका बीमायोग्य ब्याज हो सकता है; शिपमेंट भी

दूसरों से संबंधित, जो आश्वासित के पास निर्देश हैं, या दायित्व के तहत है (चाहे व्यवस्थाओं, समझ से,

समझौते या अन्यथा) या बीमा कराने का अधिकार है। ग. इस अवधि के दौरान यहाँ संलग्न सभी बीमे लेना।

1 मई, 2008 से 30 अप्रैल, 2009 तक, दोनों दिन स्थानीय मानक समय सहित, जिस स्थान पर शिपमेंट शुरू होता है।

और, इस नीति के तहत बीमित स्थानों पर भंडारण में सभी वस्तुओं, और/या माल और/या संपत्ति पर।

***

*

*

बीमाकृत विषय वस्तुः

प्रत्येक विवरण के सामान और/या माल और/या कार्गो

बीमित व्यक्ति के व्यवसाय के लिए आनुषंगिक, जैसा कि घोषित किया जा सकता है।

इसमें मुख्य रूप से, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं, कच्चा स्टॉक, सामग्री, स्टॉक, प्रक्रिया में माल, तैयार माल आदि और अन्य की समान संपत्ति जिसके लिए बीमित व्यक्ति उत्तरदायी है और/या शुल्क और/या माल ढुलाई और/या बीमा और/या ब्याज और/या अग्रिम और/या शुल्क शामिल हैं।

यहाँ के कवरेज में परिवहन के दौरान और/या दुकान में या कहीं और शामिल है, जिसमें खुदरा स्थानों पर भी शामिल है।

सीमाएँ

यू. एस. डी. 10,000,000 कोई भी एक पोत और/या परिवहन यू. एस. डी. 50,000,000 किसी भी एक स्थान पर और भूकंप (पहला नुकसान) के संबंध में प्रति वर्ष कुल मिलाकर।

लेकिन खुदरा स्थानों के संबंध में यू. एस. डी. 5,000,000 किसी भी एक खुदरा स्थान और कुल मिलाकर प्रति वर्ष

(पहली हार)। (या अन्य मुद्राओं में समकक्ष)।

**

**

* :

6. घर से सावधान रहें

यह बीमा उस समय से संलग्न होता है जब माल परिवहन शुरू करने के लिए पॉलिसी या प्रमाण पत्र या घोषणा में नामित स्थान पर गोदाम से निकलता है और तब तक जारी रहता है जब तक कि माल को पॉलिसी या प्रमाण पत्र या घोषणा में नामित गंतव्य पर अंतिम गोदाम में या खंड 7 में प्रदान किए गए स्थान पर वितरित नहीं किया जाता है। बी.

इसके नीचे।

**

***

**

*

41. अन्य बीमा श्रेणी

यदि इसके द्वारा बीमित ब्याज अन्य द्वारा कवर किया जाता है। बीमा (इसके बाद दिए गए प्रावधान को छोड़कर) नुकसान को कई पॉलिसियों से उनकी कुर्की की तारीख के क्रम में एकत्र किया जाएगा, उसी तारीख को संलग्न बीमा को एक साथ माना जाएगा और आनुपातिक योगदान दिया जाएगा; बशर्ते,

हालाँकि, जहाँ कोई अग्नि बीमा, या कोई बीमा (आग सहित) किसी भी वाहक या बेली द्वारा निकाला गया एन. आई. टी. ई. डी. आई. ए. आई. एन. आई. एस. आर. ए. एन. सी. ओ. उपलब्ध है।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

इस नीति के लाभार्थी के लिए, या ऐसा उपलब्ध होगा यदि यह बीमा मौजूद नहीं था, तो यह बीमा अमान्य हो जाएगा।

इस हद तक कि ऐसा अन्य बीमा उपलब्ध है या उपलब्ध होता।

तथापि, यह सहमति है कि जहां इन बीमाकर्ताओं को इस प्रकार अन्य बीमाकर्ताओं के अस्तित्व के कारण दायित्व से मुक्त किया जाता है।

बीमा, ये बीमाकर्ता इस पॉलिसी के तहत देय प्रीमियम प्राप्त करेंगे और बनाए रखेंगे और इसके विचार में, उन कंपनियों और/या अंडरराइटरों की शोधन क्षमता और शीघ्र संग्रह की गारंटी देंगे जिन्होंने ऐसा अन्य बीमा जारी किया है।

इस खंड की शर्तों के तहत इन बीमाकर्ताओं को दायित्व से मुक्त किया गया होगा, लेकिन किसी भी मामले में, उस राशि से अधिक नहीं होगी जो इस पॉलिसी के तहत संग्रहणीय होती यदि ऐसा अन्य बीमा मौजूद नहीं होता।

*

**

*

**

47.स्वीकृत बीमा-शर्तों में अंतर

यह सहमति है कि जहां बीमित या उनके किसी भी संबद्ध, संबद्ध या कंपनियों या भागीदारों द्वारा बाध्य हैं

स्थानीय स्तर पर बीमा की व्यवस्था करने के लिए कानून बनाने या अन्यथा, उन्हें बीमित जोखिमों, परिभाषाओं, शर्तों और/या दायित्व की सीमाओं में अंतर के संबंध में इन बीमा का पूरा लाभ मिलता रहेगा।

(ख) एस. एफ. एस. पी. नीति 23. पॉलिसी का कवरेज इस प्रकार थाः

" पॉलिसी विभिन्न प्रकार के नुकसान या क्षति को कवर करती है।

आग (बीमित संपत्ति को हुए विनाश या क्षति को छोड़करः

(i) इसकी अपनी समाप्ति, प्राकृतिक ताप या स्वतःस्फूर्तता

अ)

दहन

(ii) यह किसी भी ताप या सुखाने की प्रक्रिया से गुजर रहा है।

ख) किसी भी सार्वजनिक आदेश द्वारा बीमित संपत्ति को जलाना।

प्राधिकरण।

****

**

**

[2022] 10 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सामान्य बहिष्करण

**

****

***

***

" 9. आय का नुकसान, देरी से नुकसान, बाजार का नुकसान या अन्य

किसी भी प्रकार की परिणामी या अप्रत्यक्ष हानि या क्षति या

जो भी हो उसका वर्णन करें। "

***

शर्त संख्या 4 जो इस निर्णय के उद्देश्य के लिए सामग्री है

मामला नीचे निकाला गया हैः

" 4. यह बीमा किसी भी नुकसान या क्षति को कवर नहीं करता है।

ऐसी संपत्ति जो ऐसी हानि होने के समय या

क्षति, यह द्वारा बीमित या होगा, लेकिन इस के अस्तित्व के लिए

किसी भी समुद्री नीति या नीतियों द्वारा बीमित होने के लिए पॉलिसी में यह था

बीमा लागू नहीं किया गया है "।

विश्लेषण और निष्कर्ष

24. आग की घटना 13.07.2008 पर हुई थी। लेवी का सामान था

मैकलारेन यंग इंटरनेशनल, सर्वेयर एंड लॉस असेसर परिसर में आग से हुए नुकसान का मूल्यांकन करने के लिए अंतिम सर्वेक्षण के लिए। उन्हें एलियांज द्वारा नामित किया गया था, उस यात्रा के अनुसार, दुर्घटना और हुए नुकसान के विवरण को निर्धारित करते हुए 28.07.008 दिनांकित एक स्थिति रिपोर्ट तैयार की गई थी। इसके बाद एक बार फिर 07.08.2008 और 08.08.2008 पर परिसर का निरीक्षण किया गया, जिसके अनुसार 11.08.2008 पर दूसरी स्थिति रिपोर्ट बनाई गई। इस बीच, आग दुर्घटना की सूचना मिलने पर बीमाकर्ता ने मेसर्स प्रोफेशनल सर्वेयर और लॉस एडजस्टर्स को नियुक्त किया

प्रा. नुकसान के सर्वेक्षण और मूल्यांकन के लिए लिमिटेड ने 08.08.2009 पर अपनी अंतिम सर्वेक्षण रिपोर्ट प्रस्तुत की। सर्वेक्षणकर्ता ने 11.34 करोड़ के नुकसान का आकलन किया। जहाँ तक दावे की स्वीकार्यता का संबंध है, सर्वेक्षणकर्ता ने एलियांज द्वारा जारी दो नीतियों, एसटीपी नीति के खंड 41 और 47 और एसएफएसपी नीति की शर्त संख्या 4 पर ध्यान दिया और कहा कि उसकी राय में बीमाकर्ता का "वैश्विक समुद्री नीति को देखते हुए, शीर्षक वाले दावे के संबंध में कोई दायित्व नहीं था।" प्रासंगिक टिप्पणियों को नीचे निकाला गया हैः

निटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

दावे की XVII स्वीकार्यताः

बीमित व्यक्ति की मूल कंपनी मेसर्स लेवी स्ट्रॉस एंड कंपनी,

ए।

इनकी दो बीमा नीतियाँ हैं, एक कंपनी मरीन है।

दुनिया भर में और जब तक माल को कवर करने वाली नीति

भंडारण, प्रसंस्करण के लिए दुनिया भर में स्थान या

पैकेजिंग या अन्यथा, किसी भी एक स्थान के लिए USD 50,000,000 की राशि के लिए पहले नुकसान के आधार पर। प्रति समर्थन संः 2 - भंडारण/इन्वेंटरी/प्रसंस्करण कवरेज। खंड 41-अन्य बीमा खंड-अन्य सभी के साथ आनुपातिक योगदान का भी प्रावधान करता है।

बीमा-पॉलिसी। इस नीति से लिया गया है

एलियांज वैश्विक जोखिम।

बी।

माता-पिता द्वारा ली गई दूसरी नीति वाणिज्यिक है।

एलियांज ग्लोबल रिस्क यू. एस. बीमा कंपनी की लाइन्स पॉलिसी। इस नीति में दुनिया भर में प्रति स्थान USD 100,000,000/= की हानि सीमा तक के सामान भी शामिल हैं। इस नीति में एक मानक फायर बे प्रावधान भी है।

समर्थन जिसमें "प्रो-रेटा देयता" का उल्लेख है।

कोंडिलियन नं. 4 जारी एस. एफ. एस. पी. नीति

सी।

यू. आई. सी. द्वारा, "बीमा संपत्ति के किसी भी नुकसान या क्षति को कवर नहीं करता है, जिसका इस तरह के नुकसान या क्षति के समय, किसी भी समुद्री पॉलिसी या पॉलिसियों द्वारा बीमा किया जाता है या किया जाता है, लेकिन इस पॉलिसी के अस्तित्व के लिए, किसी भी समुद्री पॉलिसी या पॉलिसियों द्वारा बीमा किया जाता है, सिवाय उस राशि से अधिक के संबंध में जो समुद्री पॉलिसी या पॉलिसियों के तहत देय होती। प्रभावित "।

इसलिए, हमारी राय में, यू. आई. आई. सी. के पास नहीं है। संबंध में लचीलापन

डी।

वैश्विक समुद्री को देखते हुए, शीर्षक वाले दावे का

नीति "।

आखिरकार, बीमाकर्ता ने 11.09.2009 पर दावे को अस्वीकार कर दिया। जबकि, उस घटना से पहले भी, 18.07.2009 पर, बीमाकर्ता ने

लेवी को यह कहते हुए कि एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 के आधार पर, जोखिम को एक अन्य नीति द्वारा कवर किया गया था, उस तथ्य को दूर करना पड़ा।25. एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष शिकायत में दावे की तारीख से [2022] 10 एस. सी. आर. तक की गणना 18 प्रतिशत की दर से ब्याज के साथ 9.08 एस की राशि का दावा किया गया।

भुगतान की तिथि। इन कार्यवाही में, पहली बार, लेवी ने खुलासा किया कि उसे एलियांज द्वारा जारी एसटीपी नीति के तहत अपने दावों की संतुष्टि में राशि प्राप्त हुई। यह प्रस्तुत किया गया था कि शिकायत की तारीख तक लेवी द्वारा किए गए नुकसान के संबंध में स्थिति यह थी कि कुल इन्वेंट्री नुकसान $7.51 लाख था। एलियांज द्वारा लेवी की मूल कंपनी को जारी की गई एसटीपी नीति के तहत, मूल कंपनी को पहले ही 45 लाख अमेरिकी डॉलर का भुगतान किया जा चुका था। लेवी ने दावा किया कि यह राशि "शर्तों में अंतर" के आधार पर एस. एफ. एस. पी. नीति के तहत किए गए दावे से अधिक थी। इसलिए, लेवी ने दावा किया कि वह एस. एफ. एस. पी. नीति के तहत 19.7 लाख डॉलर (9.08 करोड़ रुपये) प्राप्त करने का हकदार था और साथ ही आग के कारण इन्वेंट्री नुकसान के लिए ब्याज प्राप्त करने का हकदार था। बीमाकर्ता ने विरोध करते हुए तर्क दिया कि एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 और एस. टी. पी. नीति के खंड 47 के सह-संयुक्त अध्ययन के आधार पर, वह उत्तरदायी नहीं था।

घरेलू नीति के माध्यम से जोखिम और इसलिए एस. टी. पी. नीति के खंड 47 में शर्त, यह एस. एफ. एस. पी. नीति के पूर्ण लाभ का हकदार था। अंत में यह अभिनिर्धारित किया गया कि दावेदार नुकसान की राशि का हकदार था। एलियांज द्वारा भुगतान और माल के मूल्य के बीच अंतर का गठन करना।

क्या एस. टी. पी. नीति एक समुद्री नीति थी?

27. उपरोक्त तथ्यों के आलोक में, इस न्यायालय को जो पहला प्रश्न तय करना है, वह एस. टी. पी. नीति की प्रकृति के बारे में है।

28. इस न्यायालय ने इस निर्णय के पिछले खंड में समुद्री बीमा अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों का उल्लेख किया है। अभिव्यक्ति "समुद्री" एडवेंचर को धारा 2 (डी) द्वारा परिभाषित किया गया है। इसी तरह, "समुद्री साहसिक कार्य" में संदर्भित "समुद्री संकट" को धारा 2 (ई) में परिभाषित किया गया है। धारा 3 एक समुद्री नीति को परिभाषित करती है; धारा 4, जो इस मामले के लिए प्रासंगिक है, मिश्रित समुद्री और भूमि जोखिमों से संबंधित है। यह अन्य बातों के साथ-साथ "एक्सप्रेस" के माध्यम से कवरेज को सक्षम बनाता है।

शर्तों, या व्यापार के उपयोग द्वारा "-समुद्री नीतियों का विस्तार" ताकि अंतर्देशीय जल पर या किसी भी भूमि जोखिम पर नुकसान से बीमाकृत की रक्षा की जा सके जो किसी भी समुद्री यात्रा के लिए आकस्मिक हो सकता है।

संयुक्त भारत बीमा कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

29. न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम हीरालाल रमेश चंद

& या 3 इस न्यायालय ने एक समुद्री नीति का वर्णन इस प्रकार किया हैः

" 14. समुद्री बीमा एक अनुबंध है जिसके तहत बीमाकर्ता

बीमित व्यक्ति को तरीके से और तरीके से क्षतिपूर्ति करने का वचन देता है

जिस हद तक सहमति हुई, समुद्री नुकसान के खिलाफ, अर्थात

समुद्री रोमांच से होने वाले नुकसान। वह यंत्र जिसमें

समुद्री बीमा का अनुबंध आम तौर पर सन्निहित होता है

नीति कहलाता है। बीमित वस्तु या संपत्ति को कहा जाता है

बीमे की विषय वस्तु और उसमें बीमाकृत का ब्याज

विषय वस्तु को उसका बीमायोग्य हित कहा जाता है। वह जो

समुद्री खतरों से होने वाले नुकसान का बीमा किया जाता है और

हताहत, और इन्हें या के खिलाफ बीमित खतरे कहा जाता है

पॉलिसी द्वारा कवर किए गए नुकसान। जब बीमाकर्ता का दायित्व

अनुबंध के तहत शुरू होता है, नीति को संलग्न करने के लिए कहा जाता है;

या दूसरे शब्दों में, जोखिम को संलग्न करने या भागना शुरू करने के लिए कहा जाता है

उस समय से। एक समुद्री बीमा कवर लागू होता है

शिपमेंट और यदि शिपमेंट गंतव्य तक पहुँचता है, तो

सुरक्षित और मजबूत स्थिति, इसके खिलाफ कोई दावा नहीं किया जा सकता है

बीमाकर्ता। हालाँकि, समुद्री बीमा का एक अनुबंध इसके द्वारा हो सकता है

व्यक्त शर्तों या व्यापार उपयोग द्वारा विस्तारित किया जाए ताकि सुरक्षा की जा सके

अंतर्देशीय जल पर या किसी के खिलाफ नुकसान के खिलाफ आश्वासन दिया गया भूमि जोखिम जो समुद्री यात्रा के लिए आकस्मिक हो सकता है। (वीडियो

समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 और हैल्सबरी की धारा 3 और 4

इंग्लैंड का कानून, चौथा संस्करण, Vol.25 पैरा 216 और 218)।

(जोर दिया गया)

30. भंडारण जोखिम, यात्रा और अन्य समुद्री जोखिमों के साथ संयुक्त

जोखिमों को भारत में समुद्री बीमा पॉलिसियों का हिस्सा माना जाता है। यह पीकॉक प्लाईवुड प्राइवेट में आयोजित किया गया है। लिमिटेड वी. द ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड; यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग

कं. लिमिटेड 3. हीरा लाल (उपर्युक्त) मामले में, इस न्यायालय ने समुद्री बीमा अधिनियम की धारा 4 पर विचार करने के बाद निम्नलिखित निर्णय दियाः

" 17. गोदाम का विस्तार करने वाले बीमा कवर को देखते हुए

वेयरहाउस 'खेप बीमा द्वारा कवर नहीं हैं केवल समुद्री यात्रा के दौरान, लेकिन उससे आगे जैसा कि नीति में कहा गया है।

4 2006 पूरक (10) एससीआर 140। 5 2007 (9) एससीआर 350।

इसलिए, बीमाकर्ता का तर्क है कि बीमा कवर केवल समुद्री खतरों के संबंध में उपलब्ध है जो है समुद्र के नौवहन से संबंधित या आकस्मिक खतरे सही नहीं हो सकता है। समुद्री की धारा 4 को ध्यान में रखते हुए बीमा अधिनियम और पॉलिसी उपक्रम की शर्तें व्यापक जोखिमों के खिलाफ बीमा कवर, बीमा पॉलिसी न केवल माल या समुद्र में नौवहन के दौरान होने वाले नुकसान को कवर करेगी, बल्कि उस समय से पारगमन के दौरान किसी भी नुकसान या क्षति को भी कवर करेगी। यह प्रेषक के गोदाम को तब तक छोड़ देता है जब तक कि यह पहुँच न जाए मालवाहक का गोदाम। हालांकि जोखिमों के खिलाफ कवर के निर्वहन के 60 दिनों के बाद समाप्त हो जाएगा। निर्वहन के अंतिम बंदरगाह पर पोत से खेप, यदि माल प्रेषक के गोदाम या स्थान तक नहीं पहुंचता है उक्त 60 दिनों के भीतर किसी भी कारण से भंडारण।

31. वर्तमान मामले में, एस. टी. पी. नीति के पहले दो पाठ, जैसे कि गोदाम से गोदाम पारगमन (खंड 6) और अन्य पत्रों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि नीति में समुद्री और अन्य दोनों शामिल हैं।

एक स्पष्ट शर्त यह है कि

" यहाँ नीचे दिए गए कवरेज में परिवहन और/या दुकान में रहना शामिल है। या कहीं और, जिसमें खुदरा स्थान भी शामिल हैं। सीमाएँ यू. एस. डी. 10,000,000 कोई भी एक पोत और/या परिवहन यू. एस. डी. 50,000,000 कोई भी एक स्थान और कुल मिलाकर प्रति वर्ष भूकंप (पहला नुकसान) के संबंध में। लेकिन खुदरा स्थानों के संबंध में USD 5,000,000 कोई भी एक खुदरा स्थान और प्रति वर्ष कुल मिलाकर भूकम्प।

वास्तव में, एसटीपी खुद को "ओपन मरीन" के रूप में वर्णित करता है।

यूआरएएनसीई कॉन्ट्रैक्ट "।

32. इन सामग्रियों को ध्यान में रखते हुए, यह स्पष्ट है कि एस. टी. पी. नीति एक व्यापक नीति थी जिसमें व्यापक रूप से यात्रा, पारगमन,

पोर्टेशन और गोदाम के खतरे। जैसा कि विवरण नीति और अन्य स्पष्ट शर्तों से देखा जा सकता है, जोखिमों सहित सभी प्रकार के जोखिमों को शामिल किया गया था। वास्तव में, "खुदरा स्थानों" के लिए अलग-अलग सीमाएँ संयुक्त भारत बीमा कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

प्रदान किए गए थे; आगे खंड 6 का विस्तार गोदाम जोखिमों तक भी किया गया। में।

इन परिस्थितियों और इस न्यायालय द्वारा घोषित कानून को ध्यान में रखते हुए, जो सामग्री है वह यह नहीं है कि यात्रा के दौरान बीमायोग्य घटना हुई है या नहीं; बल्कि, कवर की प्रकृति पर ध्यान केंद्रित किया गया है। इस मामले में कवर, स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से समुद्री खतरों को शामिल करता है। इसलिए, यह एक समुद्री आवरण था।

33. एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी की शर्त संख्या 4, जो पक्षों के बीच एक अनुबंध का गठन करती है, ने सटीक रूप से एक ऐसी स्थिति पर विचार किया जिसमें बीमा जोखिम की घटना की स्थिति में, यदि लेवी (या उसकी ओर से कोई व्यक्ति, वर्तमान मामले में मूल कंपनी की तरह) एक समुद्री पॉलिसी के तहत दावा करने का हकदार था, तो बीमाकर्ता को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाना था।

34. एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड v. गर्ग संस इंटरनेशनल, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित कियाः

" बीमित व्यक्ति बीमा पॉलिसी द्वारा कवर की गई राशि से अधिक कुछ भी दावा नहीं कर सकता है। अनुबंध की शर्तों को अनुबंध की प्रकृति में बदलाव किए बिना सख्ती से समझा जाना चाहिए क्योंकि यह पक्षकारों के हितों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता है। बीमा पॉलिसी के खंडों को वैसे ही पढ़ना होगा जैसे वे हैं। नतीजतन, बीमा कंपनी की जिम्मेदारी तय करने वाली बीमा पॉलिसी की शर्तों को भी सख्ती से पढ़ा जाना चाहिए। अनुबंध को समग्र रूप से पढ़ा जाना चाहिए और इसकी शर्तों को सुसंगत बनाने के लिए हर संभव प्रयास किया जाना चाहिए, यह ध्यान में रखते हुए कि अनुबंध का नियम लागू नहीं होता है। वाणिज्यिक अनुबंध का मामला, इस कारण से कि एक वाणिज्यिक अनुबंध में एक खंड द्विपक्षीय है और पारस्परिक रूप से सहमत किया गया है। (ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम। सोनी

चेरियन [(1999) 6 एस. सी. सी. 451], पॉलीमेट इंडिया (पी) लिमिटेड बनाम। राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड (2005) 9 एस. सी. सी. 174], सुमितोमो हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड बनाम। ओ. एन. जी. सी. लिमिटेड (2010) 11 एस. सी. सी. 296 और राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड बनाम। दीवान चंद राम सरन (2012)

5 एस. सी. सी. 305) "

35. बीमा अनुबंधों की प्रकृति और उनकी व्याख्या के सिद्धांतों के बारे में इसी तरह के विचार विक्रम ग्रीनटेक में व्यक्त किए गए थे।

इंडिया लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी और सिक्का पेपर्स लिमिटेड बनाम

6 2014 (1) एससीसी 686। 7 2009 (5) एससीसी 599।

2] 10 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राष्ट्रीय बीमा कंपनी। यह हाल ही में इम्पैक्ट फंडिंग में आयोजित किया गया है।

सॉल्यूशंस लिमिटेड v. बैरिंगटन समर्थन सेवाएँ Ltd.[9] कि

" सामान्य सिद्धांत के रूप में, यह अच्छी तरह से स्थापित है कि यदि एक पक्ष, अन्यथा उत्तरदायी, दूसरे पक्ष के प्रति अपने दायित्व को बाहर करना या सीमित करना चाहता है, तो उसे स्पष्ट शब्दों में ऐसा करना चाहिए; और यह कि अनुबंध को वह अर्थ दिया जाना चाहिए जो वह व्यक्त करेगा।

सभी पृष्ठभूमि ज्ञान रखने वाले एक उचित व्यक्ति के लिए जो उस व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग के लिए यथोचित रूप से उपलब्ध है जिसे दस्तावेज़ संबोधित किया गया है। यह न केवल लागू होता है

जहां अपवाद के शब्द उल्लंघन के लिए एक उपाय को हटा देते हैं, लेकिन जहां वे एक सहायक प्रावधान के माध्यम से, लाभ के उस हिस्से को हटाने से उत्पन्न होने वाले दायित्व को रोकने की कोशिश करते हैं, जो अनुबंध का उद्देश्य प्रतीत होता है -

प्रदान करें "।

यह स्थापित किया कि लेवी-या इसकी ओर से, इस मामले में, इसकी मूल कंपनी - एक समुद्री नीति (एस. टी. पी. नीति) के तहत जोखिम के लिए कवर किया गया था और इसके तहत दावा करने का हकदार था, अपीलार्थी बीमाकर्ता के दायित्व को बाहर रखा गया था। इसलिए, एलियांज द्वारा जारी नीति की शर्तों के एक स्पष्ट निर्माण पर, यह एक समुद्री नीति थी। इसलिए, शर्त संख्या 4 बीमाकर्ता के दायित्व को बाहर करने के लिए संचालित की गई।

क्या लेवी भारतीय कानून द्वारा अपने जोखिमों को पूरा करने के लिए बाध्य था?

37. एलियांज द्वारा जारी एसटीपी नीति के खंड 47 में कहा गया है कि बीमित (यानी, लेवी की मूल कंपनी) "या उनकी किसी भी सहयोगी,

संबद्ध या कंपनियाँ या भागीदार कानून द्वारा या अन्यथा स्थानीय रूप से बीमा की व्यवस्था करने के लिए बाध्य हैं।

8 (2009) 7 एससीसी 777। 9 [2016] यूकेएससी 57. इस फैसले का पालन न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड और ओआरएस में किया गया था। बनाम राजेश्वर शर्मा और अन्य। (2019) 2 एससीसी 671।

संयुक्त भारत बीमा कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

" बीमित व्यक्ति, परिभाषाओं, शर्तों और/या देयता की सीमाओं में अंतर के संदर्भ में उन्हें इस बीमा का पूरा लाभ मिलता रहेगा।

39. यह स्पष्ट है कि यदि और केवल तभी जब बीमित व्यक्ति, अर्थात लेवी, बाध्य है।

कानून द्वारा, अर्थात, कानून के व्यक्त प्रावधानों के आधार पर अनिवार्य बीमा के किसी रूप की आवश्यकता होती है कि विशेष शर्त 'अंतर' की सीमा तक काम करेगी, लेवी दावा करने का हकदार होगा। गठबंधन से। "कानून द्वारा बाध्य" अभिव्यक्ति को अनिवार्य के रूप में संदर्भ में समझना होगा।

40. स्ट्रौड्स ज्यूडिशियल डिक्शनरी ऑफ वर्ड्स एंड

वाक्यांश 1 0:

" दायित्व "काफी हद तक उसकी अपनी प्रकृति का एक शब्द है; लेकिन इसे आम तौर पर सामान्य कानून में लिया जाता है, जुर्माना वाले बांड के लिए, धन के भुगतान की शर्त के साथ या

कुछ कार्य या चीज़, आदि करना या पीड़ित करना और एक बिल सबसे अधिक है

आमतौर पर बिना किसी शर्त के एकल बांड के लिए लिया जाता है। द.

बाध्य व्यक्ति "बाध्य" है; दूसरा पक्ष है

" बाध्य "। रायलैंड बनाम देखें। डेलिसल एल. आर. 3 पी. सी. 17

"बाध्यता" शब्द का मुख्य अर्थ है एक बंधन। कानूनी रूप से यह मूल रूप से बाध्यकारी और बाध्य के बीच एक बंधन द्वारा स्थापित बंधन था जिसे "बंधन" कहा जाता है। [वाटकिंसन बनाम हूलिंगटन

(1944) के. बी. 16,21 (स्कॉट एल. जे.)]

" कर्तव्य ": - एक व्यक्ति को एक काम करने के लिए "बाध्य" किया जाता है जब उसे ऐसी परिस्थितियों में रखा जाता है कि वह शायद ही उसकी मदद कर सके; उदा. ए सिपाही जिसे निलंबित कर दिया गया है और जिस पर जांच का आदेश दिया गया है, और जो उसके बाद अपना इस्तीफा भेजता है,

पेंशन कोष (लापोइंटे बनाम एल 'एसोसिएशन डी रेट्राइट, मॉन्ट्रियल [1906]) के नियमों के तहत "इस्तीफा देने के लिए बाध्य" किया गया है।

ए. सी. 535 "

पी. रामनाथ अय्यर की एडवांस्ड लॉ लेक्सिकन "इस शब्द की व्याख्या करती है:

" " बाध्य "का अर्थ है दायित्व के तहत लाना या रखना;

किसी कार्य को लाएँ या दृढ़ता से पकड़ें।

" बाध्य "का अर्थ है सख्ती से, और आम बोलचाल में, होना

बंधी हुई।

10 10 नौवां संस्करण (2016) खंड। II पृष्ठ। 1691 . 1 1 11 छठा संस्करण, (2019) Vol.3 पृष्ठ। 3833 .

2] 10 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" बाध्यता केवल उस पर लगाए गए निष्क्रिय कर्तव्य को नहीं दर्शाती है।

बाध्यकारी लेकिन बाध्य और बाध्य के बीच का संबंध भी जैसे कि ऋणी और उसके लेनदार के बीच का संबंध। यह है कि दो व्यक्तियों के बीच कानूनी संबंध

जो एक निश्चित प्रदर्शन के लिए दूसरे से बंधा होता है। " बाध्यकारी नागरिक का अर्थ है कार्रवाई द्वारा लागू करने योग्य एक दायित्व, चाहे वह अपनी उत्पत्ति न्याय नागरिक से प्राप्त करता हो, जैसा कि

औपचारिक अनुबंधों द्वारा उत्पन्न दायित्व या द्वैपाक्षिक दंडात्मक मुकदमों द्वारा लागू करने योग्य दायित्व, या न्याय के ऐसे हिस्से से जो पूरी तरह से प्राकृतिक हो गया है

नागरिक कानून और इसके सभी उपचारों द्वारा संरक्षित, जैसे कि दायित्व

रूपहीन अनुबंधों से उत्पन्न।

ब्लैक लॉ डिक्शनरी 1 2 के अनुसारः

" दायित्व करना या न करना एक कानूनी या नैतिक कर्तव्य है।

कुछ "।

" कानूनी दायित्व के व्यापक और विविध अर्थ हैं। यह किसी भी ऐसी चीज को संदर्भित कर सकता है जिसे कोई व्यक्ति करने के लिए बाध्य है या करने से मना करता है। करना, क्या कर्तव्य कानून, अनुबंध, वादे द्वारा लगाया गया है,

सामाजिक संबंध, शिष्टाचार, दया या नैतिकता "।

41. इसलिए उपरोक्त चर्चा से यह स्पष्ट है कि कानून में या अनुबंध में या अनुबंध द्वारा (जो "या अन्यथा" अभिव्यक्ति द्वारा कवर किया गया है) एक जनादेश होना चाहिए। लेवी की ओर से तर्क

यह था कि धारा 25 विदेशी बीमाकर्ताओं को भारत में किसी भी संपत्ति के संबंध में बीमा की कोई भी पॉलिसी लेने या लाने से रोकती है और इसके परिणामस्वरूप उन्हें एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी लेने के लिए मजबूर होना पड़ा। यदि "कानून द्वारा बाध्य" या "कानून द्वारा बाध्य" अभिव्यक्ति के स्पष्ट अर्थ को समझना है, तो कानून में एक स्पष्ट आवश्यकता होनी चाहिए, जो बीमित व्यक्ति को पॉलिसी प्राप्त करने के लिए मजबूर करती है। इस संबंध में विशिष्ट विधानों में प्रावधान हैं, जैसे कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 1 3; मर्चेंट शिपिंग अधिनियम, 1958 1 4; हवाई परिवहन अधिनियम, 1972 1 5 और सार्वजनिक देयता बीमा अधिनियम, 1991 1 6, आदि। इन विशिष्ट उदाहरणों में वर्णित शर्तें

12 11 संस्करण (2019) पृष्ठ 1292 13 धारा 146।

14 धारा 352; धारा 434 क आ 434 ख। 15 अधिनियम की पैरा 50, अध्याय VI, तीसरी अनुसूची के साथ पठित धारा 4 ए। 16 धारा 4 खतरनाक उद्योगों में शामिल प्रतिष्ठानों के मालिकों पर बीमा पॉलिसियां लेने का कर्तव्य लगाती है।

संयुक्त भारत बीमा कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

मूल कंपनी, जो विदेशों में व्यवसाय करती है (और न केवल भारत में) और एक समुद्री आवरण प्राप्त करती है जो सभी जोखिमों को पूरा करती है, (जिसमें समुद्री जोखिमों के साथ-साथ पारगमन में माल के लिए जोखिम और जब वे भंडारित किए गए थे)। इसलिए, धारा 25 प्रति में निषेध लागू नहीं होता है। समान रूप से, लेवी को अपने व्यवसाय के संचालन में घरेलू नीति प्राप्त करने की आवश्यकता का कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। एन. सी. डी. आर. सी. ने, इस न्यायालय की राय में, यह अभिनिर्धारित करने में स्पष्ट रूप से गलत था कि खंड 47 लागू होता है और इसे उसी तरह से पढ़ा जाना चाहिए जैसे वह था। एस. टी. पी. नीति के खंड 6 और 41 की व्याख्या और एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4।

43. जैसा कि इस निर्णय के विश्लेषण के पहले खंड में निष्कर्ष निकाला गया है,

एस. एफ. एस. पी. पॉलिसी की शर्त संख्या 4 स्पष्ट रूप से बीमाकर्ता के दायित्व को उस स्थिति में बाहर करती है जब लेवी उसी जोखिम के लिए किसी अन्य बीमा पॉलिसी के तहत राशि एकत्र कर सकता है। एसटीपी नीति के खंड 6 के साथ-साथ पाठ (पहले उल्लिखित) इस तथ्य की ओर इशारा करते हैं कि लेवी की मूल कंपनी द्वारा एक व्यापक समग्र कवरेज की कल्पना की गई थी। वह व्यापक जोखिम

इसमें विभिन्न गोदामों में आग लगने का जोखिम शामिल था, जहां लेवी (इस मामले में बीमित) सहित विभिन्न सहायक कंपनियों ने अपने सामान को संग्रहीत किया था। सर्वेक्षकों ने

एलियांज द्वारा नियुक्त श्री के. पी. सेन ने दो प्रतिवेदन तैयार किए और प्रस्तुत किए। अंतिम रिपोर्ट में, किए गए मूल्यांकन के अनुसार, दो विकल्प प्रदान किए गए थे। पहले में, अप्रचलित डेस्कटॉप के लिए 2.5% की कटौती के बाद आग की घटनाओं से माल का मूल्य प्रभावित हुआ था और वास्तविक रूप से बचाव की शुद्ध प्राप्ति का मूल्य 1 11.10 करोड़ निर्धारित किया गया था। दूसरे विकल्प के अनुसार, जो बिक्री लागत के आधार पर था, फिर से, अप्रचलित/मृत शेयरों के लिए 2.5% लेने और वास्तविक लागत पर बचत मूल्य की शुद्ध प्राप्ति को घटाने के बाद, शुद्ध बिक्री के आधार पर अगली लागत का आकलन 1.1 करोड़ रुपये किया गया था। प्रारंभ में, मूल्यांकन (अभिलेख पर रखे गए दस्तावेजों के संदर्भ में) 19.08.2008 पर $3,60 लाख था। इस रिपोर्ट में बीमाकर्ता पर लेवी के एक प्रशंसनीय दावे पर ध्यान दिया गया। बाद की पूरक रिपोर्ट जिसने लेवी की मूल कंपनी को दिनांकित 03.10.2008 पर वैश्विक दावा सेवाएं प्रदान कीं, ने संकेत दिया कि "वर्तमान जानकारी के आधार पर", इसने कहा कि नुकसान भंडार को [2022] 10 एस. सी. आर. तक बढ़ाया जाना चाहिए।

$ 4.5 लाखों। इसने आगे कहा कि समीक्षा पर, थोक बिक्री मूल्य हानि बचाव मूल्य पर इन्वेंट्री की एमवाईआई गणना 68.5 लाख डॉलर थी। इन परिस्थितियों में, अंत में, 45 लाख डॉलर की राशि (30 लाख डॉलर और 15 लाख डॉलर) का भुगतान किया गया। 44. एस. टी. पी. पॉलिसी के खंड 41 के एक सादे अध्ययन से पता चलता है कि जहां आग बीमा या कोई भी बीमा जो वाहक द्वारा लिया गया था

लाभार्थी के लिए उपलब्ध, यानी, लेवी, या 'इतना उपलब्ध होगा' यदि एसटीपी मौजूद नहीं था, तो उस पॉलिसी के तहत एक दावा, यानी, एसटीपी पॉलिसी को बनाए नहीं रखा जाएगा और बीमा उस हद तक अमान्य हो जाएगा। अभिलेख पर यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है कि इस मामले में किसी भी वाहक या बेली ने एलायंस या किसी अन्य बीमाकर्ता पर किसी भी पॉलिसी को आगे बढ़ाने में संभावित दायित्व की वसूली के लिए दावा किया था। रिकॉर्ड से जो स्थापित किया गया है वह यह है कि 45 लाख डॉलर की राशि वास्तव में एलियांज द्वारा स्वीकार किए गए दायित्व के रूप में लेवी को वितरित की गई थी। इन परिस्थितियों में, स्पष्ट रूप से, एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 ने अपीलकर्ता-बीमाकर्ता के दायित्व को संचालित और बाहर कर दिया।

45. इस वर्तमान मामले में जो मुद्दा है उसे "दोहरा बीमा" के रूप में वर्णित किया गया है, अर्थात, जहां एक संस्था जोखिमों को कवर करना चाहती है

दो अलग-अलग ओवरलैपिंग नीतियों के माध्यम से समान या समान घटनाएं। विभिन्न बारीकियों पर अंतर्राष्ट्रीय न्यायशास्त्र का खजाना हैः दोहरा बीमा। इस तरह का दोहरा बीमा अपने आप में अनुचित नहीं है।

कानून में। हालाँकि, अदालतें उन नीतियों पर विचार करने में सावधानीपूर्वक दृष्टिकोण अपनाती हैं जो बीमाकर्ता की ओर से दायित्व को बाहर करने का प्रयास करती हैं।

46. बीमा पर प्रसिद्ध टिप्पणी, कॉलिनवॉक्स का कानून

बीमा के मामले में, दोहरे बीमा पर यह कहना है-1 7:

पेज। 12-130 : सामान्य परिभाषा। दोहरा बीमा आता है जहाँ दो या दो से अधिक स्वतंत्र बीमाकर्ता एक ही जोखिम के विरुद्ध एक ही ब्याज को कवर करते हैं, अर्थात एक सामान्य देयता है।

सिद्धांत रूप में, यह स्पष्ट है कि दोहरा बीमा तब तक नहीं हो सकता जब तक कि एक ही ब्याज से जुड़ी वैध पॉलिसी से अधिक मौजूद न हो। उदाहरण के लिए, कोई दोहरा नहीं है

17 कॉलिनवॉक्स का बीमा का नियम 12 वां संस्करण स्वीट एंड मैक्सवेल (2019) एड। रॉबर्ट मर्किन

18 सामान्यतया एल्बियन बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम जी. आई. ओ. (एन. एस. डब्ल्यू.) (1969) 121 सी. एल. आर. 342 देखें। इक्विटी सिंडिकेट मैनेजमेंट लिमिटेड बनाम ग्लैक्सोस्मिथक्लाइन पीएलसी [2015] ईडब्ल्यूएचसी 2163 (कॉम); [2016] लॉयड के प्रतिनिधि। आई. आर. 155 एक मोटर पॉलिसी, जो अपनी शर्तों के अनुसार किराए पर ली गई कार चलाने वाले एक कर्मचारी के दावे को शामिल

करती है, को पक्षों के सामान्य इरादे के अनुसार ठीक किया गया था, ताकि जोखिम पूरी तरह से ऐसे जोखिमों को कवर करने के लिए बनाई गई पॉलिसी द्वारा वहन किया जा सके और कोई दोहरा बीमा न हो।

निटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी। लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

बीमा जहाँ एक पॉलिसी को दूसरे के लिए प्रतिस्थापित किया जाता है। के लिए दोहरा बीमा होने के लिए पॉलिसियों को समान होने की आवश्यकता नहीं है।

लेकिन विभिन्न विषयों और विभिन्न जोखिमों के साथ-साथ शामिल हो सकते हैं

जोखिम सामान्य रूप से शामिल है, लेकिन जो आवश्यक है वह यह है कि समान बीमित को क्षतिपूर्ति करने के लिए सामान्य दायित्व

एक निर्दिष्ट हानि होनी चाहिए। हानि जो एक से अधिक है।

बीमाकर्ता अच्छा बनाने के लिए उत्तरदायी है जो समान होना चाहिए, ताकि

एक बीमाकर्ता द्वारा दावे का भुगतान एक सह-बीमाकर्ता प्रदान करेगा।

इसके खिलाफ एक समान दावे के बचाव के साथ। दो शब्दों में, या अधिक बीमाकर्ताओं ने उसी बीमाकृत का बीमा किया होगा

एक ही विषय में समान हित पर समान जोखिम का

बात है। 20

पेज। 12-131 : समान बीमित और समान ब्याज दोगुना बीमा केवल तभी उत्पन्न होता है जब दोनों पॉलिसियां विषय को कवर करती हैं।

वह मामला जो नुकसान का विषय रहा हो। यह अनिवार्य रूप से

प्रत्येक नीति के निर्माण का मामला। अतः बाग में

v आर्थिक बीमा कंपनी लिमिटेड 1 यह अभिनिर्धारित किया गया था कि एक लॉरी-भार सभी जोखिम पारगमन नीति के तहत बीमित सिगरेट का

एक कारखाने में व्यापार में बीमाकृत के स्टॉक का हिस्सा है जिस पर

कारखानाक लोक भुगतानमे योगदान करबाक लेल उत्तरदायी नहि छल। सभी बीमाकर्ताओं द्वारा कारखाने के विनाश पर किए गए जोखिम

और आग से बोझ। "

पेज। 12-132 : समान आश्वासन और समान ब्याज। आम तौर पर,

दोहरा बीमा वहाँ उत्पन्न होता है जहाँ वही बीमाकृत होता है

दो अतिव्यापी नीतियां, हालांकि संभावित रूप से हो सकती हैं

दोहरा बीमा जहाँ समान ब्याज वाले दो बीमाकृत हों।

हालाँकि, कि अलग-अलग आश्वासनों के अलग-अलग हित होंगे बीमित विषय में-और कोई दोहरा बीमा नहीं है

समुद्री बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम मार्टिन (1866) 35 एल. जे. सी. पी. 181 पर। क्यू. बी. ई. एनस (इंटरनेशनल) लिमिटेड बनाम एलियांज ऑस्ट्रेलिया लिमिटेड [2018] एन. जेड. सी. ए. 239 को भी देखें, जहां 1 नीति को पहले की समाप्ति पर लागू किया गया था, ताकि कोई

पीपिंग कवर।

एवॉन सिनेमा कंपनी लिमिटेड बनाम प्राइस एंड सेंचुरी इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [1939] 4 ऑल ई. आर. 601; ब्रिटिश एंड मर्केंटाइल इंश्योरेंस कंपनी बनाम लंदन, लिवरपूल एंड ग्लोब इंश्योरेंस कंपनी 5 सीएच। डी. 569. यह भी देखेः को-ऑपरेटिव बल्क हैंडलिंग लिमिटेड बनाम एस. जी. आई. सी. (डब्ल्यू. ए.) (1990) 6 एनएस कैस 60-992; लड़के बनाम बीमा महाप्रबंधक [1980] 1 N.Z.L.R. 87.

4] 2 लॉयड के प्रतिनिधि। 581. सी. एफ. क्यू. बी. ई. बीमा (ऑस्ट्रेलिया) लिमिटेड बनाम वेस्टफार्मर्स जनरल

एन. सी. ई. लिमिटेड [2010] N.S.W.SC. 855।

2] 10 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

उस स्थिति में क्योंकि प्रत्येक बीमाकृत अपना बीमा करा रहा है

ब्याज। विशिष्ट दृष्टांतों में विक्रेता और खरीदार, 22 मकान मालिक और किरायेदार, 23 के स्वामित्व वाली भूमि में समवर्ती हित शामिल हैं।

24 और

नियोक्ता और ठेकेदार, या गिरवीदार और गिरवीदार, बेलर और बेली द्वारा रखे गए सामानों में समवर्ती हित। 25 समान रूप से, प्राथमिक पॉलिसी और बाद में अधिक हानि वाली पॉलिसी के बीच या प्राथमिक पॉलिसी और बढ़ी हुई मूल्य वाली पॉलिसी के बीच कोई दोहरा बीमा नहीं है। 27 "

" ईगल स्टार मामले में कानूनी और सामान्य मामले में इस आधार पर तर्क को प्राथमिकता देने के लिए उच्च अपीलीय प्राधिकरण 29 है कि एक बीमाकर्ता को योगदान के दावे के जवाब में बीमाकृत द्वारा दावे के लिए नीतिगत बचाव पर भरोसा करने में सक्षम होना चाहिए। यह बहुत सम्मानपूर्वक प्रस्तुत किया जाता है कि कानूनी और सामान्य को प्रबल होना चाहिए। यदि कोई बीमाकर्ता अपने दायित्व के बचाव पर भरोसा करके योगदान के दावे को विफल कर सकता है हानि के बाद उत्पन्न होने का आश्वासन, यह सिद्धांत की नींव पर प्रहार करेगा। पहला, एक बार जब पहला बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति को पूर्ण क्षतिपूर्ति का भुगतान कर देता है, तो दूसरा बीमाकर्ता इस आधार पर बीमित व्यक्ति के दायित्व को अस्वीकार करने का हकदार होगा कि उसने

22 दावजोयदा एस्टेट्स पीटीवाई लिमिटेड बनाम एनजेड लिमिटेड की राष्ट्रीय बीमा कंपनी (1965) 69 एस. आर. (एनएसडब्ल्यू) 381।

23 पोर्टावॉन सिनेमा बनाम प्राइस [1939] ऑल ई. आर. 601। 24 वेस्टर्न ऑस्ट्रेलियन बैंक बनाम रॉयल इंश्योरेंस कंपनी (1908) 5 सी. एल. आर. 533। 25 डिक्सन वॉच एंड ज्वैलरी कंपनी लिमिटेड बनाम मो ताई बीमा और पुनर्बीमा कंपनी लिमिटेड [1985] 1 एच. के. सी. 505

26 प्रशांत नियोक्ता बीमा कंपनी बनाम गैर-समुद्री अंडरराइटर 71 डी. एल. आर. (41) 731 (1990); स्टीलक्लैड लिमिटेड बनाम आयरन ट्रेड्स म्यूचुअल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड 1984 एस. एल. टी. 304

27 बोआग बनाम मानक समुद्री बीमा [1937] 2 के. बी. 113.

28 बीमा कानून शताब्दी संस्करण 2012 पर मैक गिलिव्रे स्वीट और मैक्सवेल पेज 759 (24-027)

29 बोल्टन एमबीसी बनाम। म्यूनिसिपल म्यूचुअल इंश्योरेंस लिमिटेड [2007] लॉयड्स रेप आई. आर. 173 पर [37] प्रति लॉन्गमोर एल. जे. ओबिटर, यह कहते हुए कि मिसाल सी. ए. को कानूनी और सामान्य आश्वासन सोसायटी बनाम का पालन करने के लिए बाध्य नहीं करती है। ड्रेक बीमा कंपनी [1992] क्यू. बी. 887 संयुक्त भारत बीमा कंपनी।

लिमिटेड। वी. लेविस स्ट्रॉस (इंडिया) पी. वी. टी. लिमिटेड। [एस. रवींद्र भाट, जे.]

पूरी तरह से क्षतिपूर्ति की गई है, हालांकि भुगतान दो बीमाकर्ताओं के बीच इक्विटी का आधार है। दूसरा, यह होगा

दूसरे बीमाकर्ता के लिए दावे को विफल करना संभव है

ओ 'केन बनाम जोन्स, द मार्टिन पी31 में निर्णय के विपरीत, पहले बीमाकर्ता द्वारा पूर्ण क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के बाद दूसरी पॉलिसी को रद्द करने के लिए आश्वस्त व्यक्ति के साथ सहमत होकर योगदान।

48. राष्ट्रीय नियोक्ता पारस्परिक सामान्य बीमा

एसोसिएशन बनाम हेडन 3 2, 'एस', वकीलों की एक फर्म का बीमा 'पी' द्वारा एक नीति के तहत किया गया था, जो सालाना नवीनीकृत थी; उस नीति में क्षतिपूर्ति को शामिल नहीं किया गया था जहां दावेदार का दोगुना बीमा किया गया था। हालाँकि इसमें समाप्ति के बाद उत्पन्न होने वाले दावे शामिल थे, यदि पॉलिसी की अवधि समाप्त होने से पहले दावे की संभावना के बारे में उचित सूचना दी गई थी। दावेदार को बाद में एक अन्य बीमाकर्ता द्वारा समान दोहरे बीमा प्रावधानों के साथ और पूर्व दावों के लिए कवर को छोड़कर एक पॉलिसी के तहत बीमा किया गया था। एस ने पी को नियत समय में भविष्य के दावे की सूचना दी। पी ने डी से इस आधार पर योगदान का दावा किया कि यह दावा दोहरे बीमा का मामला था। यह माना गया कि

" जहां दो बीमाकर्ताओं में से प्रत्येक एक पॉलिसी के तहत देय क्षतिपूर्ति के लिए सहमत होता है, जब तक कि यह दूसरी पॉलिसी के तहत देय नहीं है, न तो बीमाकर्ता यह साबित कर सकता है कि वह उत्तरदायी नहीं है; इसलिए दोनों बीमाकर्ता उत्तरदायी हैं और दोगुने की एक वास्तविक घटना है।

बीमा। हालाँकि, मेरे निर्णय में, दायित्व के बंटवारे के बारे में वेडेल के मामले का सिद्धांत केवल तभी लागू होता है जब दोनों नीतियों के तहत क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जाता है। एक पॉलिसी से दूसरे के संदर्भ में स्पष्ट अस्वीकृति का एक खंड केवल तभी लागू होता है जब कोई अन्य पॉलिसी होती है जो उसी जोखिम के खिलाफ क्षतिपूर्ति करती है। यदि यह मामला नहीं था, तो एक दुर्भाग्यपूर्ण बीमाकृत पहले बीमाकर्ता के खिलाफ वसूली करने में विफल हो सकता है क्योंकि

दूसरी नीति, लेकिन दूसरी नीति के तहत ठीक होने में विफल

30 ऑस्टिन बनाम. ज्यूरिख सामान्य दुर्घटना और देयता बीमा कंपनी [1945] 258 पर KB 250; AMP श्रमिकों का मुआवजा v. क्यू. बी. ई. बीमा [2001] एन. एस. डब्ल्यू. सी. ए. 267 ने कहा-"योगदान का अधिकार जारी रहने पर निर्भर नहीं कर सकता है।

एक ही मांग के लिए समन्वित देनदारियों का अस्तित्व क्योंकि वही भुगतान जो अधिकार को अस्तित्व में लाता है, दूसरे बीमा की देनदारी को समाप्त कर देगा।

31 ओ 'केन वी। जोन्स, मार्टिन पी [2004] 1 लॉयड के प्रतिनिधि। 389 , जहाँ न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि वह कानूनी और सामान्य आश्वासन सोसायटी v का पालन करने के लिए पूर्ववर्ती द्वारा बाध्य था। ड्रेक बीमा कंपनी [1992] क्यू. बी. 887 पर [201]-[202]। 32 [1980] 2 लॉयड के प्रतिनिधि।

क्योंकि जोखिम को दूसरे बीमाकर्ता द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था। यदि केवल एक बीमाकर्ता उत्तरदायी है तो बीमाकृत पूरा दावा कर सकता है।

49. वर्तमान मामले में, तथ्य यह है कि लेवी द्वारा 18.07.2008 पर बीमाकर्ता के साथ किया गया एकमात्र दावा 12.2 करोड़ रुपये का था। वहाँ है।

अभिलेख पर यह दिखाने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि निर्वाह के दौरान मूल बीमाकर्ता द्वारा जारी की गई पॉलिसी, इसे लेवी द्वारा एलियांज द्वारा जारी की गई पॉलिसी के अस्तित्व के बारे में सूचित किया गया था। सर्वेक्षणकर्ताओं की अंतिम रिपोर्ट

अपीलार्थी बीमाकर्ता द्वारा नियुक्त बीमाकर्ता ने कुल नुकसान का आकलन 1.1 करोड़ रुपये किया। हालाँकि, इसने यह भी कहा कि जैसा कि लेवी की मूल कंपनी ने प्राप्त किया था एक अन्य नीति जिसके तहत नुकसान की वसूली की जानी थी, दावा एस. एफ. एस. पी. नीति की शर्त संख्या 4 के कारण अस्वीकार्य था। यह भी रिकॉर्ड की बात है कि इस मामले में बीमाकर्ता पर किए गए 12.2 करोड़ रुपये के दावे के विपरीत, लेवी को अंततः 1,119 करोड़ रुपये से अधिक का समतुल्य प्राप्त हुआ।

करोड़। 50. बीमा का अनुबंध हमेशा परिभाषित नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए होता है और बना रहता है, इससे कम नहीं। विशेष मामले में

जोखिम, जैसे कि आग आदि के कारण होने वाले नुकसान से बीमित व्यक्ति लाभ नहीं उठा सकता है और दोहरे बीमा से लाभ नहीं उठा सकता है। बहुत पहले, ब्रेट एलजे

कैस्टेटियन बनाम प्रेस्टन 3 3 में कहा गया हैः

" बीमा का अनुबंध क्षतिपूर्ति का अनुबंध है, और इस अनुबंध का अर्थ है कि नुकसान की स्थिति में बीमित व्यक्ति को पूरी तरह से क्षतिपूर्ति दी जाएगी, लेकिन कभी भी उससे अधिक नहीं होगी।

पूरी तरह से क्षतिपूर्ति "।

51. लेवी ने जो किया उससे अधिक का दावा नहीं कर सकता था, और किसी भी मामले में, एलियांज से उसे जो मिला उससे अधिक का दावा नहीं कर सकता था। कोशिश यह है कि

एस. टी. पी. नीति और एस. एफ. एस. पी. नीति के बीच अंतर, अर्थात, कि पूर्व में लाभ का नुकसान शामिल है, और बाद में, निर्मित वस्तुओं का मूल्य, दोनों नीतियों की शर्तों की व्याख्या पर नहीं होता है। यहाँ के तथ्य भी स्पष्ट रूप से बताते हैं कि लेवी को अपनी क्षतिग्रस्त वस्तुओं की बिक्री मूल्य के लिए विनिर्माण लागत के अलावा पर्याप्त राशि प्राप्त हुई थी।

52. पूर्वगामी चर्चा को ध्यान में रखते हुए, अपील को सफल होना होगा; एन. सी. डी. आर. सी. के विवादित आदेश को इसके द्वारा दरकिनार कर दिया जाता है। लेवी की शिकायत है

खारिज कर दिया गया; नतीजतन, अपील की अनुमति दी जाती है।

अपील की अनुमति दी गई।

अंकित ज्ञान (महेंद्र यादव, एलसीआरए द्वारा सहायता प्राप्त) 33 (1833) 11 क्यूबीडी 380।