ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ
ਬਨਾਮ
ਲੇਵਿਸ ਸਟ੍ਰਾਸ (ਇੰਡੀਆ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ
(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2955 ਦਾ 2022)
ਮਈ 02, 2022

[ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਐਸ. ਰਵੀਂਦਰ ਭਾਟ ਅਤੇ ਪਾਮਿਦੀਘੰਟਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਘਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.]

ਬੀਮਾ – ਸਟੈਂਡਰਡ ਫਾਇਰ ਅਤੇ ਸਪੈਸ਼ਲ ਪੈਰਿਲਸ ਪਾਲਿਸੀ (ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ) – ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ – ਵੱਖ ਵੱਖ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ – ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੂਜੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ – ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ (ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ) ਦਾ ਲਾਭ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ – ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਦਾ ਲਾਭ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਏਜੀਸੀਐਸ (ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ) ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ (ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ) ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ – ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਰੁਖ ਕੀਤਾ – ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੇ ਬੀਮਾ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ-4 ਸਿਰਫ ਤਦ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰੇਗੀ ਜੇ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ (ਜੋ ਕਿ ਏਜੀਸੀਐਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ) ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਹੀਂ ਸੀ – ਹੋਰ ਵੀ, ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਉੱਤੇ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਰਾਹੀਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਇਤਵ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਲਾਭ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ – ਅਪੀਲ ਉੱਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਜਿਹੜੇ ਤੌਰ ਤੇ ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦਾ ਦਾਇਤਵ ਹੈ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਗਲਤ ਸੀ – ਸਿਰਫ ਮਨਾਹੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੇ ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ (ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ) ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਕਵਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, (ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਸਮੇਤ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ) – ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 25 ਵਿੱਚ ਮਨਾਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ – ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ – ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਸਾਰੇ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਰੀਨ ਜੋਖਮ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਅਤੇ ਜੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੋਗ ਘਟਨਾ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰੀ ਸੀ ਬਲਕਿ; ਧਿਆਨ ਕਵਰ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਕਵਰ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬੇਸ਼ੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਵਰ ਸੀ – ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4, ਜਿਸ ਨੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਬਣਾਇਆ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਜਿਥੇ ਬੀਮਾ ਜੋਖਮ ਦੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ (ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ) ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ – ਇਸ ਲਈ, ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਸ਼ਬਦ/ਮੁਹਾਵਰੇ – ਦੋਹਰਾ ਬੀਮਾ – ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1. “ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ” ਸ਼ਬਦ ਧਾਰਾ 2(d) ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, “ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਾ” ਜੋ ਕਿ “ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ” ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 2(e) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਧਾਰਾ 4, ਜੋ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਲਈ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਹੈ, ਮਿਸ਼ਰਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰਾਹੀਂ – ਸਮੁੰਦਰੀ

ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ “ਤਾਂ ਜੋ ਅਸਸ਼ੂਰਡ ਨੂੰ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪਾਣੀਆਂ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ ਖਿਲਾਫ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਖਿਲਾਫ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇਵੇ।” ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮ, ਯਾਤਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾਵਾਂ, ਨਾਲ ਹੀ ਗੋਦਾਮ-ਤੋਂ-ਗੋਦਾਮ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ (ਕਲੋਜ਼ 6) ਅਤੇ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ “ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਕਰਾਰ” ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 28, 30, 31]

2. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਯਾਤਰਾ, ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ, ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਾਰੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੋਖਮ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਸਮੇਤ, ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, “ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ” ਲਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ; ਹੋਰ ਕਲੋਜ਼ 6 ਨੇ ਵੀ ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਜੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੋਗ ਘਟਨਾ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰੀ ਸੀ; ਬਲਕਿ, ਧਿਆਨ ਕਵਰ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਵਰ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬੇਸ਼ੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਵਰ ਸੀ। ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4, ਜਿਸ ਨੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਬਣਾਇਆ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਜਿਥੇ ਬੀਮਾ ਜੋਖਮ ਦੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ (ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ) ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਦੀ ਇੱਕ ਸਾਦੀ ਅਤੇ ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਵਿਆਖਿਆ ਨ ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ- ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਸਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਨੀਤੀ (ਐਸਟੀਪੀ ਨੀਤੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੋਖਮ ਲਈ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ AGCS ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੀਤੀ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਨੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 32, 33, 36][252-G-H; 253-ਬੀ-ਸੀ; 254-ਡੀ-ਈ]

3. ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਾ ਪੱਖ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜੋਖਮਾਂ ਲਈ ਬੀਮਾ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿਰਫ ਮਨਾਹੀ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ (ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ) ਵਪਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਵਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, (ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਟਰਾਂਸਿਟ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਨ ਤਾਂ ਵੀ ਜੋਖਮ)। ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 25 ਵਿੱਚ ਮਨਾਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ., ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 42]

4. ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 41 ਦੀ ਸਾਫ ਪੜ੍ਹਾਈ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਅੱਗ ਦਾ ਬੀਮਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾ ਜੋ ਢੋਆਂਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਲਾਭਪਾਤਰੀ, ਭਾਵ, ਜਵਾਬਦੇਹ, ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਜਾਂ 'ਉਪਲਬਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ' ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਮੌਜੂਦ ਨਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਉਸ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ, ਭਾਵ, ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਢੋਆਂਕਾਰ ਜਾਂ ਬੇਲੀ ਨੇ ਏਲਾਇੰਸ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੀਮਾਕਾਰ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਗਾਉਂਤਰੀ ਵਿੱਚ ਸੰਭਵ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਜੋ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ $4.54 ਮਿਲੀਅਨ ਦੀ ਰਕਮ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਏ.ਜੀ.ਸੀ.ਐਸ. ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੰਡੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 44]

5. ਇਸ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਮੁੱਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ "ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ" ਕੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਇੱਕ ਇਕਾਈ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ - ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕੋ ਜਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਲਈ ਜੋਖਮ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਬਾਰੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜੁਰਿਸਪ੍ਰੂਡੈਂਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਨਿੰਦਣੀਯ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਪ੍ਰਤਿਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ 18.07.2008 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਕੋ ਦਾਅਵਾ ₹ 12.2 ਕਰੋੜ ਲਈ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਮੂਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੌਰਾਨ, ਇਸਦੀ ਅਗਾਊ ਸੂਚਨਾ ਕਦੇ ਵੀ ਪ੍ਰਤਿਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਏਜੀਸੀਐਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਬਾਰੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰਾਂ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ₹ 11.70 ਕਰੋੜ ਦਾ ਅੰਦਾਜਾ ਲਗਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਚੂੰਕਿ ਪ੍ਰਤਿਵਾਦੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਾਲਿਸੀ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਦਾਅਵਾ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਕਾਰਨ ਨਾਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ₹ 12.2 ਕਰੋੜ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਪ੍ਰਤਿਵਾਦੀ ਨੇ ਅੰਤਤਃ ₹ 19 ਕਰੋੜ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਬੀਮਾ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਹੋਰ ਕੁਝ। ਖਾਸ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਗ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਉੱਠਣ ਵਾਲੇ, ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਲਾਭ ਉਠਾ ਕੇ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਕਮਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 45, 49, 50]

ਪੀਕਾਕ ਪਲਾਈਵੁੱਡ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [2006] 10 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 140; ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੇਟ ਈਸਟਰਨ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [2007] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 350; ਐਕਸਪੋਰਟ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਗਾਰੰਟੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਗਰਗ ਸਨਸ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ (2014) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 686 : [2013] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 336; ਵਿਕਰਮ ਗ੍ਰੀਨਟੈਕ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (2009) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 599 : [2009] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 437; ਸਿੱਕਾ ਪੇਪਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (2009) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 777 : [2009] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1088; ਇੰਪੈਕਟ ਫੰਡਿੰਗ ਸੋਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੈਰਿੰਗਟਨ ਸਪੋਰਟ ਸਰਵਿਸਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ [2016] ਯੂਕੇਐਸਸੀ 57 – ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਐਮ/ਐਸ. ਗਲਾਡਾ ਪਾਵਰ ਅਤੇ ਟੈਲੀਕਮਿਊਨੀਕੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (2016) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 161; ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜੇਸ਼ਵਰ ਸ਼ਰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2019) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 671 : [2018] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1181 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2016] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 69 ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2008] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1198 ਪੈਰਾ 29 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2006] 10 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 140 ਪੈਰਾ 30 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2007] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 350 ਪੈਰਾ 30 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2013] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 336 ਪੈਰਾ 34 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2009] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 437 ਪੈਰਾ 35 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2009] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1088 ਪੈਰਾ 35 ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2018] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1181 ਪੈਰਾ 35 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2955 ਦਾ 2022।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 01.08.2019 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 213 ਦਾ 2011।

ਐ. ਕੇ. ਦੇ, ਮਿਸ. ਅਨਨਯਾ ਦੇ, ਜ਼ਾਹਿਦ ਅਲੀ, ਪ੍ਰਮਿਤ ਸਕਸੇਨਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਜੋਯ ਬਾਸੂ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਮਿਸ. ਸੁਰੇਖਾ ਰਮਨ, ਅਖਿਲ ਏ. ਰੌਇ, ਕਨਕ ਘੋਸ਼, ਐਮ/ਐਸ ਕੇ ਜੇ ਜੈਨ ਐਂਡ ਕੋ., ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦੁਆਰਾ ਸੁਨਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਐਸ. ਰਵੀਂਦਰ ਭਾਟ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.

1. ਇਹ ਅਪੀਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ1 SUPERSCRIPT (ਇਥੇ, “ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ.”) ਦੇ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਲੇਵੀ ਸਟ੍ਰਾਸ (ਇੰਡੀਆ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਇਥੇ, “ਲੇਵੀ / ਬੀਮਾਕ□ਤ / ਜਵਾਬਦੇਹ”) ਦੇ ਬੀਮਾ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਇਥੇ, “ਬੀਮਾਕਰਤਾ / ਅਪੀਲੱਕਰਤਾ”) ਨੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

ਤੱਥ

2. ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਫਾਇਰ ਅਤੇ ਸਪੈਸ਼ਲ ਪੈਰਿਲਸ ਪਾਲਿਸੀ (ਇਥੇ, “ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ”), 01.01.2007 ਤੋਂ 31.12.2007 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਸਟਾਕਾਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰੇਜ ਵਿੱਚ ₹30 ਕਰੋੜ ਦੇ ਸੂਮ ਲਈ ਕਵਰ ਕੀਤਾ। ਲੇਵੀ ਨੇ 01.01.2008 ਤੋਂ 31.12.2008 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ (ਯਾਨੀ, ਲੇਵੀ ਸਟ੍ਰਾਸ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ) ਨੇ ਆਲੀਅਨਜ਼ ਗਲੋਬਲ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਅਤੇ ਸਪੈਸ਼ਲਟੀ (ਇਥੇ, “ਆਲੀਅਨਜ਼”) ਤੋਂ 01.05.2008 ਤੋਂ 30.04.2009 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇੱਕ ਗਲੋਬਲ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਬਸਿਡੀਅਰੀਜ਼, ਸਮੇਤ ਲੇਵੀ ਦੇ ਸਟਾਕਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਸਟਾਕ ਥਰੂਆਉਟ ਪਾਲਿਸੀ (ਇਥੇ, “ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ” ਜਾਂ “ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪਾਲਿਸੀ”) ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਕਵਰੇਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਢੋਆ ਵਿੱਚ $10 ਮਿਲੀਅਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ $50 ਮਿਲੀਅਨ ਸੀ। ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇਸੇ ਅਵਧੀ ਯਾਨੀ, 01.05.2008 ਤੋਂ 01.05.2009 ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ “ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ” ਪਾਲਿਸੀ (ਇਥੇ, “ਏ.ਆਰ. ਪਾਲਿਸੀ”) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬਸਿਡੀਅਰੀਜ਼ ਦੇ ਸਟਾਕਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤਾ। ਏ.ਆਰ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ $ 100 ਮਿਲੀਅਨ ਤੱਕ ਸੀ।

3. ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੌਰਾਨ, 13.07.2008 ਨੂੰ, ਲੇਵੀ ਦੇ ਸਟਾਕਾਂ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। 18.07.2008 ਨੂੰ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ₹ 12.20 ਕਰੋੜ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਦਾਵਾ ਫਾਰਮ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਆਦਾ ₹12.5 ਕਰੋੜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲਾਂਕਿਤ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਗਲੋਬਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਤੇ, ਸਰਵੇਅਰ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਤਾ ਸ੍ਰੀ ਕੇ.ਪੀ. ਸੈਨ ਨੇ 28.07.2008 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਰਿਪੋਰਟ ਜਮਾ ਕਰਵਾਈ ਜਿਸ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਉੱਚੇ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ₹ 14.30 ਕਰੋੜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਮੁੱਲਾਂਕਿਤ ਕੀਤਾ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਯਾਨੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣਾ

ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਸਰਵੇਅਰ, ਪ੍ਰੋਫੈਸ਼ਨਲ ਸਰਵੇਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਡਜਸਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ। ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਅੰਤਿਮ

1SUPERSCRIPTਸੀ.ਸੀ. ਨੰ. 213/2011, ਮਿਤੀ 01.08.2019.

08.08.2009 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੀ ਸਰਵੇ ਰਿਪੋਰਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ₹11.34 ਕਰੋੜ ਦੇ ਨੈੱਟ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਅੰਦਾਜਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਐਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਕਾਰਨ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਦਾਵੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4. ਸਰਵੇ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਮੇਤ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ 11.09.2009 ਨੂੰ ਲੇਵੀ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਮੌਜੂਦਾ ਦਾਵੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸਟਾਕ, ਲੌਜਿਸਟਿਕ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਮਰੀਨ ਕਵਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਜਾਣ ਦੌਰਾਨ ਸਟੋਰੇਜ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ.4 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:-

"4. ਇਹ ਬੀਮਾ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜੋ, ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਿਸੇ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬੀਮਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਰਕਮ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵਾਧੂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ।"

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੁੰਦੀ।

ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕਵਰੇਜ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਕਵਰ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ।

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਕਿ "ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਧਾਰਕ....

ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬਾਧਿਤ ਹਨ, ਉਹ ਬੀਮਿਤ ਖਤਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਲਾਭਾਂ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਰਹਿਣਗੇ:...."

ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 47 ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਜਿੱਥੇ ਸਥਾਨਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਨੁਕਸਾਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੈ। ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਸਥਾਨਕ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਿਤ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚੂੰਕਿ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਧਾਰਾ 47 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ।

ਅਨੁਸਾਰ, ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸਟਾਕਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਸੀਂ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਤਾ ਦਾ ਅਫਸੋਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।"

ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਅੱਗੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ

5. ਲੇਵੀ ਨੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 (ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ "ਐਕਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 21 ਅਤੇ 22 ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਾਲ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਇਸ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਬਿਜ਼ਨਸ (ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਣ) ਐਕਟ, 1972 (ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ "ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਣ ਐਕਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖ ਵੱਖ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਘਰੇਲੂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਧਨਕ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਦੀ ਸ਼ਰਤ (ਜਿਸ ਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਜਾਣਾ ਪਏ) ਪੂਰੀ ਹੋਈ ਸੀ।

6. ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ $50 ਮਿਲੀਅਨ ਇਨਵੈਂਟਰੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੀਮਾ ਸੀ। ਲੇਵੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜੋਖਮ ਵਿਸ਼ਵ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ (ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਸ਼ਾਮਲ) ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਸਵੀਕ□ਤੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 41 (ਜੋ 'ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਧਾਰਾਵਾਂ' ਉੱਤੇ ਸੀ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 41 ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਅੱਗ ਬੀਮਾ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਤਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿੰਨੀ ਉਹ ਉਪਲਬਧ ਸੀ।

7. ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਬਚਾਅ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਅਸਤਿਤਵ ਨਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਸੀ, ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਅਧਿਕਤਮ ਰਕਮ ਦੇ ਜੋ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਹੋਣੀ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਅੱਗ ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ। ਹੋਰ ਤਰਕ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੰਬਰ 4 ਵਿੱਚ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਰਥਾਤ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਨੇ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜੇਕਰ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੇ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ (ਅਰਥਾਤ ਲੇਵੀ) ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬੰਧਨਕ ਬਣਾਇਆ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲੈਣ ਲਈ ਬੰਧਨਕ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼

8. ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸਨੇ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਵਿਚਾਰਨ ਤੇ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਿੰਨੇ ਜੋਖਮ ਦੇਸੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬਾਹਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਤਰਕ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ ਕਿ ਦੇਸੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਜੋਖਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਸ਼ਟ ਹੋਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ 'ਤੇ ਕਮਾਈ ਗਈ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦੀ ਰਕਮ ਐਲੀਅੰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਜਦਕਿ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਸਮਾਨਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇਸੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਯੋਗ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਲੇਵੀ ਨੇ $4.54 ਮਿਲੀਅਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ (ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ ₹ 19.52 ਕਰੋੜ ਬਣਦੇ ਹਨ), ਦਾਵਾ ₹ 1.78 ਕਰੋੜ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ।

ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

9. ਐਮ.ਆਰ. ਏ.ਕੇ. ਦੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਉਪਸਥਿਤ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਲੀਅੰਜ਼

ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਉੱਤੇ, ਪ੍ਰਸ਼ਨਵਾਲਾ ਜੋਖਮ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਟੋਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ 'ਤੇ, ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਇਸਨੂੰ (ਅਰਥਾਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ (ਐਲੀਅੰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ) ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਲਡ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਦਲੀਲਾਂ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਭਾਜਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

10. ਇਹ ਵੀ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ 18.07.2008 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੇ ਦਾਵਾ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸਨੇ ₹ 12.4 ਕਰੋੜ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਉਠਾਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਖਿਲਾਫ, ਐਲੀਅੰਜ਼ ਤੋਂ $4.54 ਮਿਲੀਅਨ (ਜੋ ਕਿ ₹ 19.52 ਕਰੋੜ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ। ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਆਪਣੇ ਹੀ ਦਾਵੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਅਸਲ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਵੀ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਉਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਨਸ਼ਟ ਹੋਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵੀ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਕੇਵਲ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਹਿਤ ਇੱਕ ਮਿਸ਼ਰਿਤ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਭਾਜਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ਼ੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

11. ਮਿਸਟਰ ਜੋਯ ਬਸੂ, ਲੇਵੀ ਲਈ ਸੀਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵੱਡੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਆਲੀਅੰਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਆਂਇਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ ਸਨ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਸੀ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਘਰੇਲੂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਰਾਹੀਂ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1938 (ਇਥੇ, "ਐਕਟ") ਦੀ ਧਾਰਾ 2(ਸੀ)(ਬੀ) ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਣ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੁਆਰਾ ਉੱਠੇ ਵਿਧਾਨਕ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਅਰਗੁਏਂਡੋ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ, ਧਾਰਾ 47 ਨੇ "ਜਾਂ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ" ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਹੋਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਲੇਵੀ ਇੱਕ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਠੇਕੇਦਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਧੀਨ ਸੀ - ਧਾਰਾ 25 ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਇਲਾਵਾ। ਅਜਿਹੇ ਘਟਨਾਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਬੀਮਾਕ□ਤ ਜੋਖਮ ਵੱਲ ਮੁੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਘਰੇਲੂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਭਾਵ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਸੀ।

12. ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਨਾਫਰਮਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਜੋ ਕਿ ਆਲੀਅੰਜ ਨੂੰ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦੀ। ਇਹ ਵੀ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਨੂੰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨਾਲ ਸਾਂਝੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਦੋਵੇਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਅਧੀਨ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

13. ਅਗਲਾ ਤਰਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅੱਗ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਈ, ਅਤੇ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਛੋਟਾਂ ਸਨ। ਜਨਰਲ ਐਕਸਕਲੂਜ਼ਨ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਜਾਂ ਕਮਾਈ ਨੂੰ ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਭਾਵ, ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਮੁਨਾਫ਼ਾ / ਮੌਕੇ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਨਤੀਜਤਨ, ਸਾਰੇ ਅਪ੍ਰਤਿਕਸ਼ਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਹਰ ਸਨ। ਅਜਿਹੀ ਖਾਸ ਸ਼ਰਤ ਨੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜੋ ਵੱਖ ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾਯੋਗ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਉੱਠਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਅੱਗ ਸੀ;

ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਰਕਮ ਸਿਰਫ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਖੁਦ ਨੂੰ ਅੱਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਿੰਗ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ ਕੀਤਾ। ਉਹ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜਤਨ, ਦੋ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਓਵਰਲੈਪ ਨਹੀਂ ਸੀ।

14. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ 11.09.2009 ਅਤੇ 29.01.2010 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਅਪਣਾਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਥਾਨਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸੁਸ਼੍ਰੀ ਗਲਾਡਾ ਪਾਵਰ ਅਤੇ ਟੈਲੀਕਮਿਊਨੀਕੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ2 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਏ.ਆਰ. ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਜੇ ਇਹ ਐਲਿਆਂਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨਾ ਹੋਵੇ।

15. ਸਿੱਖਿਅਤ ਵੱਡੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਅੰਸ਼ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਗਤ ਦੇ ਫ਼ਰਕ ਦੇ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸੇ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਉਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਵੱਲੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਘਰੇਲੂ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਕੜੇ ਲਏ, ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ₹ 12.59 ਕਰੋੜ ਦੱਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਸੈਕਿੰਡਸ (ਮਾਲ (ਧੋਣ ਅਤੇ ਸੁੱਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ); ਅਤੇ ਅੱਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸਟਾਕ ਦੀ ਲਾਗਤ ₹ 11.70 ਕਰੋੜ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਘਰੇਲੂ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਾਲਵੇਜ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ₹ 36 ਲੱਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ, ਨੈੱਟ ਨੁਕਸਾਨ ₹ 11.34 ਕਰੋੜ ਤੱਕ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਲੇਵੀ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ₹ 9.08 ਕਰੋੜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ।

16. ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਮੇਲ ਖਾਣ ਲਈ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਕੇਵਿਨ ਹੈਸਟਨ ਵੈਲਨ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਲਵੇਜ ਨੂੰ ₹ 2.6 ਕਰੋੜ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਘਰੇਲੂ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਜੇ ਇਹ ਸਾਲਵੇਜ ਰਕਮ ₹ 11.70 ਕਰੋੜ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਘਟਾਈ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਫਿਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਰਕਮ ₹ 9.1 ਕਰੋੜ ਸੀ (ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਅਧਿਕਤਾ ਦੀ ਰਕਮ ₹ 10,000/- ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ)। ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਕਲਪ ਵਜੋਂ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਵਿਸ਼ਵ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ₹ 27 ਕਰੋੜ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਿਆ। ₹ 19.52 ਕਰੋੜ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬਾਕੀ ਰਕਮ ਅਰਥਾਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ₹ 7.48 ਕਰੋੜ ਸੀ।

ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ, ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਤੀਜਾ ਅਜੀਬ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਵਰੇਜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਪ੍ਰੀਮੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇਗਾ (ਜੋ ਉਸ ਨੇ ਬੇਸ਼ੱਕ ਕੀਤਾ ਸੀ) ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ।

ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ

ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਅੱਗੇ ਪਹਿਲਾ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਟੀ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ.

ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ। ਚੂੰਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਤੇ ਮੁੱਦੇ ਉਠਾਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 4 ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤੋਂ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਮਰੀਨ ਐਡਵੈਂਚਰ" ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, "ਮਰੀਨ ਐਡਵੈਂਚਰ" ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ "ਮਰੀਨ ਖਤਰੇ" ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(ਈ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

"ਧਾਰਾ 2....

(ਡੀ) "ਮਰੀਨ ਐਡਵੈਂਚਰ" ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਐਡਵੈਂਚਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿੱਥੇ -

(i) ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾਯੋਗ ਸੰਪਤੀ ਮਰੀਨ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ;NONE NONE

(ii) ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ, ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਰਕਮ, ਕਮਿਸ਼ਨ, ਲਾਭ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੋਈ ਧਨਾਤਮਕ ਲਾਭ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਗਾਊ, ਕਰਜ਼, ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਰੀਨ ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਉਜਾਗਰ ਹੋਣ ਨਾਲ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਹੈ;NONE NONE

(iii) ਕੋਈ ਵੀ ਤੀਜੇ ਪਕਸ਼ ਨਾਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾਯੋਗ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵੱਲੋਂ, ਜੋ ਇਸ ਸੰਪਤੀ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ, ਮਰੀਨ ਖਤਰਿਆਂ ਕਾਰਨ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ;NONE NONE

(ਈ) "ਮਰੀਨ ਖਤਰੇ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਤਰੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰੇ, ਅੱਗ, ਯੁੱਧ ਦੇ ਖਤਰੇ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂ, ਲੁਟੇਰੇ, ਚੋਰ, ਕਬਜ਼ੇ, ਕਬਜ਼ਾਕਾਰੀ, ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਅਤੇ ਰੋਕ-ਥਾਮਾਂ, ਜੈਟਿਸਨ, ਬੈਰੇਟਰੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਖਤਰੇ ਜੋ ਇਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।"

19. ਧਾਰਾ 4 ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਆਪਣੀਆਂ ਸਪਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਦਤ ਦੁਆਰਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ ਖਿਲਾਫ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਬੀਮਾ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਧਾਰਾਵਾਂ 3 ਅਤੇ 4 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ:

"3. ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ।—ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ, ਇਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਢੰਗ ਅਤੇ ਹੱਦ ਤਕ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਖਿਲਾਫ, ਜੋ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਉੱਦਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

4. ਮਿਸ਼ਰਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ।—

(1) ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਆਪਣੀਆਂ ਸਪਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਦਤ ਦੁਆਰਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ ਖਿਲਾਫ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕੇ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(2) ਜਿਥੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਬਣਾਈ ਜਾਂ ਲਾਂਚ ਦੌਰਾਨ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸਮਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੋਮਾਂਚ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਉਹਨਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਪਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੌਰ ਤੇ, ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਇੰਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਦੇ

ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੀਮਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

ਵਿਆਖਿਆ।—"ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸਮਾਨ ਇੱਕ ਰੋਮਾਂਚ" ਉਹ ਰੋਮਾਂਚ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਜਹਾਜ਼, ਮਾਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚਲਾਂਤ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸਥਾਨਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਨਾਲ ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।"

ਧਾਰਾ 57 ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ ਕਦਰ ਨੁਕਸਾਨਗ੍ਰਸਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਚੀਜ਼ ਨਾ ਰਹੇ ਜਿਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਉਮੀਦ ਦੇ ਵਾਪਸ ਮਿਲਣ ਦੇ ਵਾਪਸ ਮਿਲਣ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਅਸਲ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

20. ਇਸ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1938 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (13A) ਵੀ "ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ" ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਪਰਿਭਾਸਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:"(13A) "ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਕਾਰੋਬਾਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਰਣਨ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ, ਸਮੇਤ ਮਾਲ, ਫਰੇਟਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਬੀਮਾ ਦੇ ਅਨੁਬੰਧ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ, ਜੋ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ, ਮਾਲ ਅਤੇ ਫਰੇਟਾਂ, ਮਾਲ, ਸਮਾਨ, ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਰਣਨ ਦੇ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਲਈ, ਜਮੀਨ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਅਤੇ ਚਾਹੇ ਇਹ ਵੇਅਰਹਾਉਸ ਜੋਖਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਿਤ ਖਿਲਾਫ ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜੋਖਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜੋਖਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ"

21. ਲੇਵੀ ਵੱਲੋਂ ਲਗਾਤਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਰਾਹੀਂ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਨੈਸ਼ਨਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:"25. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਬੀਮਿਤ ਨਾ ਕਰਨਾ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਬਿਨਾਂ —

(1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਪਤੀ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੋਈ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਲਯਾਨ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਸਥਾਨ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਵੇ, ਬੀਮਾ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾ ਸਕਦਾ ਬਿਨਾਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਆਗਿਆ ਤੋਂ।

(2) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ; ਜਾਂ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨਾਲ।"

ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਤੇ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਸਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ

a. ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ

22. ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਸਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਹਾਸਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ, ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਉੱਤੇ ਜੋ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਹ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਦਰਭਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਜਿਸ ਲਈ ਇਹ ਸਬੰਧਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ)

(1) ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਇੱਥੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਮਾਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਸਮਾਨ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, (ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਪਰ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ, ਕੱਚਾ ਸਟਾਕ, ਸਮੱਗਰੀਆਂ, ਸਟਾਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ, ਤਿਆਰ ਮਾਲ ਅਤੇ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ), ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਉਪਕਰਣ, ਬੈਕਅੱਪ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਟੇਨਰ, ਮਾਲ ਭਾੜਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤ, ਖੋਹਿਆ ਜਾਂ ਨਾ ਖੋਹਿਆ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਢੋਆਈ ਸਾਧਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੋੜਦਾਰ ਢੋਆਈ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ

ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿੱਚ, ਸਮੇਤ ਟਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ

(2) ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ ਲਗਾਤਾਰ ਢੋਆਈ ਦੌਰਾਨ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਢੋਆਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਦੀ ਪਹੁੰਚਾਈ ਤੱਕ ਬਿਨਾਂ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ) ਬਾਵਜੂਦ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਤੋਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਕਲਾਜ ਅਤੇ ਮਰੀਨ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਕਲਾਜਾਂ ਨੂੰ।

B. ਇਹ ਬੀਮਾ ਸਾਰੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਹੋਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੇ ਖਾਤੇ ਲਈ ਜਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਬੀਮਾਯੋਗ ਹਿੱਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਨਾਲ ਹੀ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਹਨ, ਜਾਂ ਬੰਧਨ (ਚਾਹੇ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਸਮਝੌਤਿਆਂ, ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜਾਂ ਨਹੀਂ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

C. 1ਲੀ ਮਈ, 2008 ਤੋਂ 30ਵੀਂ ਅਪ੍ਰੈਲ, 2009 ਤੱਕ, ਦੋਵੇਂ ਦਿਨ ਸ਼ਾਮਲ, ਸਥਾਨਕ ਮਾਨਕ ਸਮੇਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਥੇ ਖੇਪ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ, ਸਾਰੇ ਮਾਲ, ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਸਮਾਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾ ਵਾਲੇ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਲੈਣ ਲਈ।

****

ਬੀਮਾਕ□ਤ ਵਿਸ਼ਾ ਪਦਾਰਥ:

ਮਾਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਸਮਾਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਹਰ ਵਰਣਨ ਦਾ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਪਰ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ, ਕੱਚੇ ਮਾਲ, ਸਮੱਗਰੀ, ਸਟਾਕ, ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ, ਤਿਆਰ ਮਾਲ ਆਦਿ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਇਸੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਲਈ ਜਿਸ ਲਈ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਫਰੇਟ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਿਆਜ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅਗਵਾਈ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਚਾਰਜਿਜ਼।

ਇਸ ਅਧੀਨ ਕਵਰੇਜ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਿਟ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਟੋਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਹੋਰ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸੀਮਾਵਾਂ

ਯੂਐਸਡੀ 10,000,000 ਕੋਈ ਵੀ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਾਹਨ USD 50,000,000 ਕੋਈ ਵੀ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਕੁੱਲ ਵਿੱਚ ਭੂਚਾਲ (ਪਹਿਲੀ ਹਾਨੀ) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ।

ਪਰ ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ USD 5,000,000 ਕੋਈ ਵੀ ਇੱਕ ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਕੁੱਲ ਵਿੱਚ ਭੂਚਾਲ (ਪਹਿਲੀ ਹਾਨੀ) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ।

(ਪਹਿਲੀ ਹਾਨੀ)।

(ਜਾਂ ਹੋਰ ਮੁਦਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ)।

****

6. ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਤੋਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ

ਇਹ ਬੀਮਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਮਾਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਐਲਾਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਛੱਡਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਿਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਲਈ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਐਲਾਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਲਾਜ਼ 7.B ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਦਲੇ ਗਏ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ।

****

41. ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਧਾਰਾ

ਜੇਕਰ ਇੱਥੇ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਹਿੱਤ ਹੋਰ ਬੀਮਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਨੁਪਾਤਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਵੇਗਾ; ਪਰੰਤੂ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਅੱਗ ਬੀਮਾ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾ (ਅੱਗ ਸਮੇਤ) ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਬੇਲੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ ਬੀਮਾ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੀਮਾ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੇਅਸਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਜਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਇਹ ਸਹਿਮਤ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਕਾਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਖਣਗੇ ਅਤੇ, ਇਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉਹਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਾਂ ਦੀ ਸਾਲਵੈਂਸੀ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਤੁਰੰਤ ਇਕੱਠ ਕਰਨਾ, ਉਸੇ ਹੱਦ ਤੱਕ (ਕੇਵਲ) ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਏ ਹੋਣਗੇ, ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਇਕੱਠ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਯੋਗ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ।

47.ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਬੀਮਾ-ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਧਾਰਾ

ਇਹ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਜੁੜੀਆਂ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਭਾਈਵਾਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਥ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬੱਧ ਹਨ, ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾਵਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਲਾਭ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਗੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਤਰਿਆਂ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ, ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ।"

(ਬੀ) ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ

23. ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਕਵਰੇਜ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸੀ:

“ਪਾਲਿਸੀ ਅੱਗ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ (ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ:

ਅ) i) ਇਸਦਾ ਆਪਣਾ ਖ਼ਾਤਮਾ, ਕੁਦਰਤੀ ਗਰਮੀ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਜਲਣਾ

ii) ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਗਰਮੀ ਜਾਂ ਸੁੱਕਣ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ।

ਬੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਬਲਿਕ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਸਾੜਨਾ।

ਆਮ ਛੂਟਾਂ

****

“9. ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਦੇਰੀ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ, ਬਾਜ਼ਾਰ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਪਰੋਕਸ ਜਾਂ ਅਪਰੋਕਸ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ।”

***

ਇਸ ਕੇਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:

“4. ਇਹ ਬੀਮਾ ਉਸ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜੋ, ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਿਤ ਹੁੰਦੀ ਜਾਂ ਇਸ ਬੀਮਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ।”

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ

24. ਅੱਗ ਦੀ ਘਟਨਾ 13.07.2008 ਨੂੰ ਵਾਪਰੀ। ਲੇਵੀਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸੇਫਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਗੱਲ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 22.07.2008 ਅਤੇ 23.07.2008 ਨੂੰ, ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇਖਣ ਲਈ ਕੇਪਸੈਂਸ & ਮੈਕਲਾਰੇਨਜ਼ ਯੰਗ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ, ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ & ਨੁਕਸਾਨ ਮੁਲਾਂਕਣਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਉਹ ਅਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਸ ਦੌਰੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 28.07.008 ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਰਜ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਨੂੰ 07.08.2008 ਅਤੇ 08.08.2008 ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਤੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਦੂਜੀ ਸਥਿਤੀ ਰਿਪੋਰਟ 11.08.2008 ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਗਈ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਅੱਗ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਐਮ/ਐਸ ਪ੍ਰੋਫੈਸ਼ਨਲ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਡਜਸਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੈਡ ਨੂੰ ਸਰਵੇਖਣ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਅਸੈਸਮੈਂਟ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇ ਰਿਪੋਰਟ 08.08.2009 ਨੂੰ ਜਮਾ ਕੀਤੀ। ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ₹11.34 ਕਰੋੜ ਲਈ ਅਸੈਸ ਕੀਤਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਾਵੇ ਦੀ ਮਾਨਤਾ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਨੇ ਅਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਦੋ ਪਾਲਿਸੀਆਂ, ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਧਾਰਾ 41 ਅਤੇ 47, ਅਤੇ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ “ਗਲੋਬਲ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ” ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉਕਤ ਦਾਵੇ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਵਲੋਕਨ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ: XVII ਦਾਵੇ ਦੀ ਮਾਨਤਾ:

a.

ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਦੀ ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ ਐਮ/ਐਸ ਲੇਵੀ ਸਟ੍ਰਾਸ ਐਂਡ ਕੋ., ਕੋਲ ਦੋ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜੋ ਸਾਰੀ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਸਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ, ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਲਈ, ਪਹਿਲੀ ਹਾਨੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਲਈ USD 50,000,000 ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਂਡੋਰਸਮੈਂਟ ਨੰਬਰ: 2 - ਸਟੋਰੇਜ/ਇਨਵੈਂਟਰੀ/ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਕਵਰੇਜ. ਕਲਾਜ਼ 41 - ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਕਲਾਜ਼ - ਵੀ ਸਾਰੀਆਂ ਹੋਰ ਬੀਮਾ-ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰੋ-ਰਾਟਾ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ ਐਲੀਅਨਜ਼ ਗਲੋਬਲ ਰਿਸਕਸ ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ।

b.

ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਾਈਨਜ਼ ਪਾਲਿਸੀ ਹੈ ਜੋ ਐਲੀਅਨਜ਼ ਗਲੋਬਲ ਰਿਸਕਸ ਯੂਐਸ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ ਵੀ ਸਾਰੀ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਸਥਾਨ USD 100,000,000/= ਦੀ ਹਾਨੀ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਟੈਂਡਰਡ ਫਾਇਰ ਬੇ ਪ੍ਰੋਵੀਜ਼ਨਜ਼

ਐਂਡੋਰਸਮੈਂਟ ਵੀ ਹੈ ਜੋ "ਪ੍ਰੋ-ਰਾਟਾ ਲਾਇਬਿਲਿਟੀ" ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

c.

ਯੂਆਈਸੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ: 4 ਅਨੁਸਾਰ, “ਬੀਮਾ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜੋ, ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਪਰੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਤਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ।”

d.

ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਯੂਆਈਸੀ ਦੀ ਉਕਤ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਗਲੋਬਲ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ।”

ਅੰਤਤਃ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ, 11.09.2009 ਨੂੰ, ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਉਸ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ, 18.07.2009 ਨੂੰ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਚੂੰਕਿ ਜੋਖਮ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

25. ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਅੱਗੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ $_{11\cdot08}$ ਕਰੋੜ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ 18% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਬਿਆਜ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸੀ ਕਿ ਲੇਵੀ ਨੇ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਐਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਰਕਮਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲੇਵੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੁੱਲ ਇਨਵੈਂਟਰੀ ਨੁਕਸਾਨ $ 7.01 ਮਿਲੀਅਨ ਸੀ। ਲੇਵੀ ਦੀ ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਐਲੀਅਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ US $4.54 ਮਿਲੀਅਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਸੀ। ਲੇਵੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਉਸ ਨੇ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ "ਕੰਡੀਸ਼ਨਜ਼ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ" ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ $ 1.97 ਮਿਲੀਅਨ (~ ₹ 9.08 ਕਰੋੜ) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ ਪਲੱਸ ਅੱਗ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਇਨਵੈਂਟਰੀ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਲਈ ਬਿਆਜ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ, ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਅਤੇ ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਕਲਾਜ਼ 47 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਪੜ੍ਹਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

26. ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ., ਆਪਣੇ ਚੁਕਾਉਤੀ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ, ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਲੀਅੰਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ) ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਵੇ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਚੁਕਾਉਤੀ ਹੁਕਮ ਅਗਲਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਣ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਰਾਹੀਂ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਦੀ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਨੂੰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਦਾਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਐਲੀਅੰਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਕੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ?

27. ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਚਾਨਣ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਜੋ ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੈ ਉਹ ਐਲੀਅੰਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

28. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ, ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ। "ਮਰੀਨ ਐਡਵੈਂਚਰ" ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, "ਮਰੀਨ ਐਡਵੈਂਚਰ" ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ "ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਾ" ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(ਈ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਧਾਰਾ 4, ਜੋ ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਮਿਸ਼ਰਿਤ ਮਰੀਨ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਦਤ ਦੁਆਰਾ, ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ "ਤਾਂ ਜੋ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ ਤੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਖਿਲਾਫ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।" 29. ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੀਰਾ ਲਾਲ ਰਮੇਸ਼ ਚੰਦ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ3 ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ:

"14. ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਹਸਿਕ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨੁਕਸਾਨ, ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਢੰਗ ਅਤੇ ਹੱਦ ਤਕ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਜ਼ਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦਾ ਕਰਾਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਬੀਮਾ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਦੀ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਬੀਮਾਯੋਗ ਦਿਲਚਸਪੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਿਸ ਖਿਲਾਫ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਅਤੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਨੁਕਸਾਨ, ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਖਿਲਾਫ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਰਾਰ ਅਧੀਨ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ; ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੋਖਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਚਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਦਾਵਾ ਨਹੀਂ ਉੱਠ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਕਰਾਰ, ਆਪਣੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਦਤ ਦੁਆਰਾ, ਇੰਲੈਂਡ ਜਲਾਂ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਖਿਲਾਫ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜੋਖਮ ਖਿਲਾਫ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। (ਵੇਖੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਤੇ 4 ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ਅਤੇ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦਾ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, 4ਥ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਵੌਲ.25 ਪੈਰਾ 216 ਅਤੇ 218)।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

30. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮ, ਯਾਤਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਪੀਕਾਕ ਪਲਾਈਵੁੱਡ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ4$_{SUPERSCRIPT}$; ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੇਟ ਈਸਟਰਨ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ5$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੀਰਾ ਲਾਲ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"17. ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦੇ 'ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਗੋਦਾਮ' ਤੱਕ ਵਧਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਬਲਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਕੇਵਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਘਟਨਾਤਮਕ ਖਤਰੇ ਹਨ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਮਰੀਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਜੋ ਵੱਡੇ ਜੋਖਮਾਂ ਖਿਲਾਫ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਦਾ ਵਚਨ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਵੀ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਨਿਕਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ। ਜੋਖਮਾਂ ਖਿਲਾਫ ਕਵਰ ਤਾਂ ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਨਾਲ ਉਕਤ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੌਰਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦਾ।"

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਰਿਕਾਰਡਸ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮ-ਤੋਂ-ਗੋਦਾਮ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ (ਕਲੌਜ਼ 6) ਅਤੇ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਪਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ

“ਇਸ ਅਧੀਨ ਕਵਰੇਜ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਟੋਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਹੋਰ ਥਾਂ 'ਤੇ, ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਸਮੇਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

---”

ਸੀਮਾਵਾਂ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਲਈ USD 10,000,000 ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਲਈ USD 50,000,000 ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਭੂਚਾਲ (ਪਹਿਲੀ ਹਾਨੀ) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਵਿੱਚ।

ਪਰ ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ USD 5,000,000 ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨ ਲਈ ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਭੂਚਾਲ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਵਿੱਚ।”

ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਐਸਟੀਪੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ “ਓਪਨ ਮਰੀਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਟਰੈਕਟ” ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਐਸਟੀਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ ਜੋ ਯਾਤਰਾ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਪਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਾਰੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੋਖਮ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਸਮੇਤ, ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, “ਰਿਟੇਲ ਸਥਾਨਾਂ” ਲਈ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ; ਹੋਰ ਕਲੌਜ਼ 6 ਨੇ ਗੋਦਾਮ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਵਧਾਇਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੋਗ ਘਟਨਾ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰੀ ਹੈ; ਬਲਕਿ, ਧਿਆਨ ਕਵਰ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਵਰ, ਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬੇਸ਼ੱਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਕਵਰ ਸੀ।

33. ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਨੀਤੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4, ਜਿਸ ਨੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਕਰਾਰ ਬਣਾਇਆ ਸੀ, ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਥੇ ਬੀਮਾ ਜੋਖਮ ਦੇ ਘਟਿਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਲੇਵੀ (ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੋਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਤਾ ਕੰਪਨੀ) ਨੂੰ ਇਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ।

34. ਐਕਸਪੋਰਟ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਗਾਰੰਟੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਗਾਰਗ ਸਨਸ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ6$_{SUPERSCRIPT}$, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

“ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੀਜ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਵੀ ਦਾਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਕਰਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਰਾਰ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਨੂੰ ਬਦਲੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਪਰੀਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹੋਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਦ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਰਾਰ ਨੂੰ ਇਕ ਸੰਪੂਰਣ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ

ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਸੰਭਵ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਮੇਲ ਖਾਣ ਵਾਲਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਪ੍ਰੋਫੇਰੇਂਟਮ ਦਾ ਨਿਯਮ ਵਪਾਰਕ ਕਰਾਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਾਰਨ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਕਰਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਦੁਆਲੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉੱਤੇ ਆਪਸੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। (ਵੇਖੋ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸੋਨੀ ਚੇਰੀਅਨ [(1999) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 451], ਪੋਲੀਮੈਟ ਇੰਡੀਆ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ (2005) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 174], ਸੁਮਿਤੋਮੋ ਹੈਵੀ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਓ.ਐਨ.ਜੀ.ਸੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ (2010) 11 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 296 ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਆ ਇਸਪਾਤ ਨਿਗਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੇਵਾਨ ਚੰਦ ਰਾਮ ਸਰਨ (2012) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 306)"

35. ਬੀਮਾ ਕਰਾਰਾਂ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿਕਰਮ ਗ੍ਰੀਨਟੈਕ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ.7 ਅਤੇ ਸਿੱਕਾ ਪੇਪਰਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ8 ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ, ਇੰਪੈਕਟ ਫੰਡਿੰਗ ਸੋਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੈਰਿੰਗਟਨ ਸਪੋਰਟ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ9. ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ

"ਆਮ ਸਿਦਾਂਤ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਇਹ ਅਚਰਜ ਨਾਲ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਪਾਰਟੀ, ਜੋ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਜਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਦੂਜੀ ਪਾਰਟੀ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਜਾਂ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਕਿ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਨੂੰ ਉਹ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਕ ਸਮਝਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਾਰੀ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗ ਨੂੰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੈ... ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਛੂਟ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਇੱਕ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ, ਉਸ ਲਾਭ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ, ਜਿਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਉਤਪੰਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਦੇਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਗਦਾ ਹੈ।"

36. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਚਾਨਣ ਵਿੱਚ, ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਇੱਕ ਸਾਫ ਅਤੇ ਸਮਝਦਾਰੀ ਭਰੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੇਵੀ - ਜਾਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ (ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ) ਅਧੀਨ ਜੋਖਮ ਲਈ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਾਰਜ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਐਲੀਅੰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸਾਫ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ।

ਕੀ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ?

37. ਐਲੀਅੰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 47 ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕ□ਤ (ਯਾਨੀ, ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ) "ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ"।

38. ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਉੱਠਣ ਵਾਲਾ ਦੂਜਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਕਿ "ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬੰਧਿਤ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ਼ਨ ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 47 ਦਾ ਇੱਕ ਅਭਿੰਨ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਉਸ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਇੱਕ ਸਮੁੱਚੀ ਪੜ੍ਹਾਈ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਚਾਹੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਸਥਾਨਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ, ਗਲੋਬਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਯਾਨੀ, ਐਲੀਅੰਜ਼ ਅਜੇ ਵੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰ ਰਹੇਗਾ। ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, "ਉਹ ਇਸ ਬੀਮਾ ਦੇ ਪੂਰੇ ਲਾਭ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਗੇ ਜੋ ਬੀਮਾਕ□ਤ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ, ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ।"

39. ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾਕ□ਤ, ਭਾਵ, ਲੇਵੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬੰਧਨਯੋਗ ਹੈ, ਭਾਵ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸਪਸ਼ਟ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਕਿਸਮ ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਖਾਸ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ 'ਅੰਤਰ' ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਐਲਾਇੰਸ ਤੋਂ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। "ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ

ਬੰਧਨਯੋਗ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

40. ਸਟਰਾਉਡ ਦੀ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਆਫ ਵਰਡਜ਼ ਐਂਡ ਫਰੇਜ਼ਿਜ਼ ਅਨੁਸਾਰ:

“ਓਬਲੀਗੇਸ਼ਨ” ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਦਾਇਰੇ ਦਾ ਹੈ; ਪਰ ਇਸਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਮਨ ਲਾਅ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਬੰਧ ਲਈ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਪੈਸੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਬਿੱਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਇੱਕਲੇ ਬੰਧ ਲਈ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੰਧਨਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ “ਓਬਲੀਗਰ” ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਦੂਜਾ ਪਾਰਟੀ ਹੈ “ਓਬਲੀਜੀ”। ਦੇਖੋ ਰਾਇਲੈਂਡ ਬਨਾਮ ਦੇਲਾਇਲ ਐਲ.ਆਰ. 3 ਪੀ.ਸੀ 17

“ਓਬਲੀਗੇਸ਼ਨ” ਸ਼ਬਦ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬੰਧਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਸ ਬੰਧਨ ਵਾਲੀ ਗੰਠ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ “ਬੰਧ” ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਓਬਲੀਗਰ ਅਤੇ ਓਬਲੀਜੀ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [ਵਾਟਕਿੰਸਨ ਬਨਾਮ ਹੂਲਿੰਗਟਨ (1944) ਕੇ.ਬੀ 16, 21 (ਸਕਾਟ ਐਲ.ਜੇ.)]

“ਓਬਲੀਜੀ” :- ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ “ਬੰਧਨਯੋਗ” ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ 'ਤੇ ਇੱਕ ਜਾਂਚ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣਾ ਅਸਤੀਫਾ ਭੇਜਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ “ਅਸਤੀਫਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੰਧਨਯੋਗ” ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੈਨਸ਼ਨ ਫੰਡ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ (ਲਾਪੋਇੰਟੇ ਬਨਾਮ ਲਾਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੇ ਰੀਟਰਾਇਟ, ਮੌਂਟਰੀਅਲ [1906] ਏ.ਸੀ. 535)”

ਪੀ. ਰਾਮਨਾਥ ਅਯਰ ਦੀ ਏਡਵਾਂਸਡ ਲਾਅ ਲੈਕਸੀਕਨ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸਮਝਾਉਂਦੀ ਹੈ:

“”ਓਬਲੀਗੇਟ” ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਬੰਧਨ ਹੇਠ ਲਿਆਉਣਾ; ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਪਕੜਨਾ।

“ਬੰਧਨਯੋਗ” ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ, ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਆਮ ਬੋਲਚਾਲ ਵਿੱਚ, ਬੰਧਿਆ ਹੋਣਾ।

"ਓਬਲਿਗਾਟੀਓ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਿਰਫ ਉਸ ਪੈਸਿਵ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਓਬਲਿਗਰ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਓਬਲਿਗਰ ਅਤੇ ਓਬਲਿਗੀ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਰਜਦਾਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਕਰਜਾਦਾਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਜੋ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਇਕ ਦੂਜੇ ਲਈ ਕੁਝ ਨਿਸਚਿਤ ਕਾਰਜ ਲਈ ਬੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

"ਓਬਲਿਗਾਟੀਓ ਸਿਵਿਲਿਸ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਦਾਇਤਵ ਜੋ ਕਾਰਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਆਪਣੀ ਉਤਪਤੀ ਜੁਸ ਸਿਵਿਲੇ ਤੋਂ ਲੈਂਦਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਔਪਚਾਰਿਕ ਕਰਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਦਾਇਤਵ ਜਾਂ ਦੋਪੱਖੀ ਦੰਡਾਤਮਕ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਦਾਇਤਵ, ਜਾਂ ਜੁਸ ਜੈਂਟੀਅਮ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਜੋ ਸਿਵਿਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੈਚੁਰਲਾਈਜ਼ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਸਾਰੇ ਇਲਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਫਾਰਮ ਵਾਲੇ ਕਰਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਦਾਇਤਵ।"

ਬਲੈਕ ਦੀ ਲਾਅ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਅਨੁਸਾਰ12$_{SUPERSCRIPT}$:

"ਦਾਇਤਵ ਇਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਨੈਤਿਕ ਡਿਊਟੀ ਹੈ ਕੁਝ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ।"

"ਕਾਨੂੰਨੀ ਦਾਇਤਵ" ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਵਿਵਿਧ ਅਰਥ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਡਿਊਟੀ ਕਾਨੂੰਨ, ਕਰਾਰ, ਵਾਅਦਾ, ਸਮਾਜਿਕ ਸੰਬੰਧਾਂ, ਨਿਮਰਤਾ, ਦਯਾ ਜਾਂ ਨੈਤਿਕਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ।"

4.1. ਇਸ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਕਰਾਰ ਵਿਚ ਜਾਂ ਕਰਾਰ ਦੁਆਰਾ (ਜੋ ਕਿ "ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਆ" ਸ਼ਬਦ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਇਕ ਹੁਕਮ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲੇਵੀ ਵੱਲੋਂ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 25 ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਬੀਮਾਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣ ਜਾਂ ਲਿਆਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜਤਨ ਇਸ ਨੂੰ ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਜੇਕਰ "ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬੱਧ" ਜਾਂ "ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਮਜਬੂਰ" ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਇਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਬੀਮਾ ਲੈਣ ਲਈ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 198813; ਮਰਚੈਂਟ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ, 195814, ਏਅਰ ਦੁਆਰਾ ਕੈਰੀਜ ਐਕਟ, 197215 ਅਤੇ ਪਬਲਿਕ ਲਾਇਬਿਲਿਟੀ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ, 199116, ਆਦਿ। ਇਹਨਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਾਲਾਤ ਇਕਾਈਆਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਲੈਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਖਾਸ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

42. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਲੇਵੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜੋਖਮਾਂ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਸੈਕਸ਼ਨ 25 ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਮਨਾਹੀ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ (ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ) ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਵਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, (ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਟਰਾਂਸਿਟ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਤਾਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਵੀ)। ਇਸ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 25 ਵਿੱਚ ਮਨਾਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਚਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘਰੇਲੂ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ., ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੀ।

ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਅਤੇ 41 ਅਤੇ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੰਬਰ 4 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ।

43. ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਐਫ.ਐਸ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਦੋਂ ਲੇਵੀ ਇੱਕੋ ਜੋਖਮ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਰਕਮ ਇਕੱਠੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਐਸ.ਟੀ.ਪੀ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਕਿ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਸਮੁੱਚੀ ਕਵਰੇਜ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਹ ਵਿਆਪਕ ਜੋਖਮ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਬਸਿਡੀਆਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲੇਵੀ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕ□ਤ) ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਐਲੀਅੰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ, ਸ੍ਰੀ ਕੇ.ਪੀ. ਸੈਨ, ਨੇ ਦੋ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀਆਂ। ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੋ ਵਿਕਲਪ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਪਹਿਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਗਿਆਤ ਡੈਸਕਟੌਪਾਂ ਲਈ 2.5% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਿਆ ਅਤੇ ਸਾਲਵੇਜ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਨੈੱਟ ਰੀਅਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕੀਮਤ 1 11.10 ਕਰੋੜ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਦੂਜੇ ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਵਿਕਰੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀ, ਫਿਰ ਤੋਂ 2.5% ਪੁਰਾਣੇ/ਮੁਰਦਾ ਸਟਾਕਾਂ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸਾਲਵੇਜ ਮੁੱਲ ਦੀ ਨੈੱਟ ਰੀਅਲਾਈਜੇਸ਼ਨ ਕੀਮਤ ਅਸਲ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਘਟਾਈ ਗਈ, ਅਗਲੀ ਲਾਗਤ ਨੈੱਟ ਵਿਕਰੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 1 15.30 ਕਰੋੜ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੁਲਾਂਕਣ (ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ) 19.08.2008 ਨੂੰ $3.60 ਮਿਲੀਅਨ ਸੀ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਵ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਜਿਸ ਨੇ 03.10.2008 ਨੂੰ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਗਲੋਬਲ ਕਲੇਮਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ, ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਕਿ "ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ", ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਰਿਜ਼ਰਵਜ਼ ਨੂੰ $4.5 ਮਿਲੀਅਨ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਨੇ ਹੋਰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਮੀਖਿਆ ਉਪਰੰਤ, ਐਮ.ਵਾਈ.ਆਈ. ਇਨਵੈਂਟਰੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਥੋਕ ਵਿਕਰੀ ਮੁੱਲ ਘਟਾ ਕੇ ਸਾਲਵੇਜ ਮੁੱਲ $6.85 ਮਿਲੀਅਨ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, $ 4.54 ਮਿਲੀਅਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ($ 5 ਮਿਲੀਅਨ ਪਲੱਸ ~ $ 1.54 ਮਿਲੀਅਨ)।

44. ਐਸਟੀਪੀ ਨੀਤੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 41 ਦੀ ਸਾਫ ਪੜਚੋਲ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ

ਬੀਮਾ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਲਾਭਪਾਤਰੀ, ਯਾਨੀ ਲੇਵੀ, ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਜਾਂ 'ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ' ਜੇ ਐਸਟੀਪੀ ਮੌਜੂਦ ਨਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੀਤੀ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ, ਯਾਨੀ ਐਸਟੀਪੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਦਾਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਬੇਲੀ ਨੇ ਐਲਾਇੰਸ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਦੇ ਸੰਭਵ ਦਾਇਤਵ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਜੋ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ $4.54 ਮਿਲੀਅਨ ਦੀ ਰਕਮ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਐਲਾਇੰਜ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਾਇਤਵਤਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸਐਫਐਸਪੀ ਨੀਤੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦਾਇਤਵਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ।

45. ਇਸ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਮੁੱਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ "ਦੁੱਗਣਾ ਬੀਮਾ", ਯਾਨੀ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਇਕਾਈ ਇੱਕੋ ਜਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਲਈ ਦੋ ਵੱਖਰੀਆਂ - ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਨੀਤੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੁੱਗਣੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਨਿਆਂਪ੍ਰਦਾਨ ਦਾ ਇੱਕ ਧਨ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਦੁੱਗਣਾ ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੀਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਵਧਾਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਪਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਤਵਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

46. ਬੀਮਾ 'ਤੇ ਮਨਾਇਆ ਗਿਆ ਟਿੱਪਣੀ, ਕੋਲਿਨਵੈਕਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਦੁੱਗਣੇ ਬੀਮੇ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ - 17:

ਪੰਨਾ 12-130: ਆਮ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ. ਦੁੱਗਣਾ ਬੀਮਾ ਉਦੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋ ਜਾਂ ਵੱਧ ਸੁਤੰਤਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇੱਕੋ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਜੋਖਮ ਵਿਰੁੱਧ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਯਾਨੀ ਇੱਕ ਆਮ ਦਾਇਤਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ18।

ਸਿਦਾਂਤ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਾਫ ਹੈ ਕਿ ਜਦ ਤੱਕ ਇੱਕੋ ਹਿੱਤ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੱਕ ਵੈਧ ਨੀਤੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਤਦ ਤੱਕ ਦੁੱਗਣਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੋਈ ਦੁੱਗਣਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ19। ਦੁੱਗਣੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਲਈ ਨੀਤੀਆਂ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਵੱਖਰੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਆਸ਼ਵਾਸਿਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਮ ਦਾਇਤਵਤਾ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ। ਇੱਕੋ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਵੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਇੱਕ ਸਹ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਦਾਵੇ ਲਈ ਇੱਕ ਬਚਾਅ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਵੇਗੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਦੋ ਜਾਂ ਵੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇੱਕੋ ਆਸ਼ਵਾਸਿਤ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਭਰੋਸਾ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹਰ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬਾਗ ਬਨਾਮ ਇਕੋਨੋਮਿਕ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ ਲਿਮਿਟੇਡ21 SUPERSCRIPT ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਿਗਰੇਟਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੋਰੀ-ਲੋਡ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਭ ਜੋਖਮ ਟਰਾਂਜਿਟ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਬੀਮਿਤ ਸੀ, ਉਸ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਦੇ ਸਟਾਕ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਥੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਫੈਕਟਰੀ ਅਤੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨਾਸ਼ ਲਈ ਆਲ-ਰਿਸਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਲਈ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਅੱਗ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ।"

Pg. 12-132: ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਭਰੋਸਾ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਦੋ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੋ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੀਮਿਤ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨੂੰ ਬੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ, ਇਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਰੋਸੇਮੰਦਾਂ ਕੋਲ ਬੀਮਿਤ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੀਆਂ ਦਿਲਚਸਪੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹਰ ਇੱਕ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਆਪਣੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨੂੰ ਬੀਮਿਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟਿਪਿਕਲ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੇਤਾ ਅਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਦਿਲਚਸਪੀਆਂ; ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ,

ਮਾਲਿਕ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ; ਜਾਂ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਅਤੇ ਕਰਜ਼ ਦੇਣ ਵਾਲਾ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਬੇਲਾਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਦਿਲਚਸਪੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਪਾਲਿਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਾਅਦ ਵਾਲੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਅਧਿਕਤਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚਕਾਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਪਾਲਿਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਧੀਆ ਮੁੱਲ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੁਗਣੀ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

47. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੈਕਗਿਲਵਰੇ ਓਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਲਾ28SUPERSCRIPT ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ:

"ਉੱਚ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ29 ਲਈ ਈਗਲ ਸਟਾਰ ਕੇਸ ਦੀ ਤਰਕਸ਼ਾਸਤ੍ਰੀ ਨੂੰ ਲੀਗਲ & ਜਨਰਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਪਸੰਦ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਦੇ ਦਾਵੇ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਦਾਵੇ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਬਚਾਅ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲੀਗਲ & ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਬਚਾਅ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਹਰਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਨੀਂਹ ਉੱਤੇ ਵਾਰ ਕਰੇਗਾ। ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਪਹਿਲਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲ ਗਿਆ ਹੈ30, ਹਾਲਾਂਕਿ ਭੁਗਤਾਨ ਦੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕੁਇਟੀ ਦਾ ਆਧਾਰ ਹੈ। ਦੂਜੇ, ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਦੂਜਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪਹਿਲੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਕਰਕੇ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਯੋਗਦਾਨ ਲਈ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਹਰਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਓ'ਕੇਨ ਬਨਾਮ ਜੋਨਸ, ਦ ਮਾਰਟਿਨ ਪੀ31 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ।

"ਜਦੋਂ ਦੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਸ ਲਈ ਦੋਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਦੁੱਗਣੇ ਬੀਮੇ ਦਾ ਸੱਚਾ ਘਟਨਾਕ੍ਰਮ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਫੈਸਲੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਲਾਂਕਿ; ਵੈਡੇਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਸਿਦਾਂਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਸਾਂਝ ਬਾਰੇ ਕੇਵਲ ਤਦ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੋਵੇਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹੋਵੇ। ਇਕ ਪਾਲਿਸੀ ਵਲੋਂ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮੁਕਤੀ ਦਾ ਧਾਰਾ ਕੇਵਲ ਤਦ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਵੇ ਜੋ ਉਸੇ ਜੋਖਮ ਖਿਲਾਫ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਂਦੀ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਕ ਦੁਰਭਾਗਪੂਰਨ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਪਹਿਲੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਲੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਅਸਤਿਤਵ ਹੈ, ਪਰ ਦੂਜੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੂਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ: ਜੇ ਕੇਵਲ ਇਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਤਾਂ ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਪੂਰਾ ਦਾਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

49. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਲੇਵੀ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ 18.07.2008 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਦਾਵੇਦਾਰੀ '1.22 ਕਰੋੜ ਲਈ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਮੂਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਲੇਵੀ ਵੱਲੋਂ ਕਦੇ ਵੀ ਅਲੀਅਨਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰਾਂ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ '11.70 ਕਰੋੜ ਦਾ ਅੰਦਾਜਾ ਲਗਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਚੂੰਕਿ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਾਲਿਸੀ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਦਾਵਾ SFSP ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 4 ਕਾਰਨ ਨਾਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ '1.22 ਕਰੋੜ ਦੇ ਦਾਵੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਲੇਵੀ ਨੇ ਅੰਤਤਃ '1.9 ਕਰੋੜ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ।

50. ਬੀਮਾ ਦਾ ਇਕ ਕਰਾਰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਇਕ ਹੈ, ਨਾ ਘੱਟ ਨਾ ਵੱਧ। ਅੱਗ ਆਦਿ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਦੁੱਗਣੀ ਬੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਉਠਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ। ਬਹੁਤ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬ੍ਰੈਟ ਐਲਜੇ ਨੇ ਕਾਸਟੇਲੈਨ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੈਸਟਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ:

“ਬੀਮਾ ਦਾ ਕਰਾਰ ... ਇਕ ਭਰਪਾਈ ਦਾ ਕਰਾਰ ਹੈ, ..., ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਧਾਰਕ,

ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਰਪਾਈ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਕਦੇ ਵੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਰਪਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।"

51. ਲੇਵੀ ਨੇ ਜੋ ਕੁਝ ਕੀਤਾ ਸੀ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਨੇ ਅਲੀਅਨਜ਼ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ। ਇਸਦਾ STP ਪਾਲਿਸੀ ਅਤੇ SFSP ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ, ਭਾਵ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੀ, ਤਿਆਰ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨੂੰ, ਦੋਨਾਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹਾਂ ਤੱਥ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਲੇਵੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਕੀਮਤ ਵੱਲ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਗਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਭਾਰੀ ਰਕਮਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ।

52. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣਾ ਪਏਗਾ; NCDRC ਦਾ ਚੁਕੌਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਇੱਥੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲੇਵੀ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਨਤੀਜਤਨ, ਅਪੀਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate