

[2023] 12 एस. सी. आर 959:2023 आई. एन. एस. सी. 697

मुकदमों का विवरण

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.

इफको-टोक्यो सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड (सिविल अपील सं। 2015 का 7228)

अगस्त 09,2023

[ए. एस. बोपन्ना और एम. एम. सुंदरेश, जे. जे.] हेडनोट्स

विचार के लिए विषय:क्या एन. सी. डी. आर. सी. ने यह अभिनिर्धारित करते हुए आक्षेपित आदेश पारित करने में न्यायसंगत ठहराया कि प्रत्यर्थी-बीमा कंपनी पोत के डूबने के कारण हुए नुकसान के लिए अपीलार्थी को प्रतिपूर्ति करने के लिए किसी संविदात्मक या कानूनी दायित्व के तहत नहीं थी क्योंकि श्रेणी प्रमाण पत्र अपीलार्थी द्वारा पोत को हुए नुकसान के संबंध में महत्वपूर्ण जानकारी को छिपाकर, श्रेणीकरण समिति से प्राप्त किया गया था।

उपभोक्ता संरक्षण-समुद्री पतवार बीमा पॉलिसी-प्रमाण पत्र जारी करने से पहले वर्गीकरण समिति को नुकसान/दोषों की गैर-सूचना देना, श्रेणी प्रमाण पत्र यदि अमान्य हो जाता है, हालांकि पहले जारी किया गया है-क्या मालिक को इस पहलू को सूचित करना है या क्या बीमाकर्ता द्वारा सत्यापन की आवश्यकता है-वारंटी श्रेणी, यदि उल्लंघन किया जाता है:

आयोजित किया गया:तत्काल मामले में, तत्काल पॉलिसी से पहले (09.11.2006 से 08.11.2007 के बीच की अवधि को कवर करते हुए), पोत को 09.11.2005 से 08.11.2006 की अवधि के लिए एक पॉलिसी के तहत कवर किया गया था-पहले की बीमा पॉलिसी के अस्तित्व के दौरान, इंजन क्रैंक शाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड को नुकसान हुआ था और प्रतिस्थापन की सिफारिश पर, बीमाकर्ता-प्रतिवादी ने उस उद्देश्य के लिए राशि की प्रतिपूर्ति की थी-हालांकि मरम्मत के साथ तत्काल यात्रा बीमाकर्ता के संज्ञान में लाई गई थी, प्रतिस्थापन नियत समय में किया जाना था-अपीलार्थी द्वारा रिकॉर्ड पर कोई सामग्री नहीं लाई गई थी जो यह इंगित करने के लिए कि इंजन क्रैंक शाफ्ट को नुकसान हुआ था जिसे बदलने की आवश्यकता थी और जिसके कारण भुगतान प्राप्त किया गया था।

959

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

इसके बाद इस बात का आकलन किया जाता कि क्या उस परिस्थिति में भी जहां प्रतिस्थापन नहीं किया गया था, क्या मरम्मत की गई थी जो पोत की समुद्री योग्यता को प्रमाणित करने के लिए पर्याप्त थी-इस बात से अवगत होने पर, वर्ग प्रमाण पत्र जारी करने के लिए एक सूचित

निर्णय लिया जाना था-यह जांचने की पूरी जिम्मेदारी बीमाकर्ता पर नहीं हो सकती है कि क्या बाद में प्राप्त राशि का उपयोग करके इंजन को बदल दिया गया था-ऐसी स्थिति में जब प्रतिस्थापन, वास्तव में नहीं किया गया था, तो इसे वर्गीकरण सोसायटी के संज्ञान में लाने की जिम्मेदारी पूरी तरह से अपीलार्थी पर थी और उस स्थिति में जब वर्ग प्रमाण पत्र जारी किया गया था, तो वास्तव में अपीलार्थी द्वारा वारंटी वर्ग का उल्लंघन किया गया था।[पैरा 18 और 24]

समुद्री बीमा अधिनियम, **1963।35, 37, 41(5) और 55-वारंटी की आवश्यकता-भवन और वर्गीकरण के नियम:**

आयोजित किया गया:यदि आवश्यकता का पालन नहीं किया जाता है, तो बीमाकर्ता को वारंटी के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है, लेकिन उस तारीख से पहले किए गए किसी भी दायित्व के प्रति पूर्वाग्रह के बिना।एक समय नीति में, इस बात की कोई निहित वारंटी नहीं है कि जहाज किसी भी स्तर पर समुद्र योग्य होगा, लेकिन जहां बीमित व्यक्ति की गोपनीयता के साथ, जहाज को अयोग्य स्थिति में समुद्र में भेजा जाता है, बीमाकर्ता किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है जो अयोग्य होने के कारण होता है-वारंटी की आवश्यकता को देखते हुए, बीमित व्यक्ति से उम्मीद की जाती है कि वह इस तरह के श्रेणी प्रमाण पत्र जारी करने से पहले वर्गीकरण प्रमाण पत्र समिति के ध्यान में कमियों या दोषों को लाएगा, क्योंकि बीमाकर्ता द्वारा प्रदान किया जाने वाला बीमा कवरेज ऐसे श्रेणी प्रमाण पत्र पर आधारित है, जिसे वर्गीकरण प्रमाण पत्र समिति द्वारा जारी किया गया माना जाता है, जिसमें सभी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए दोषों को उनके ध्यान में लाया गया है।[पैरा 16]

उपभोक्ता संरक्षण-समुद्री हल बीमा पॉलिसी-सर्वेक्षक ने अपीलार्थी के दावे को अस्वीकार करने की सिफारिश की-अपीलार्थी की याचिका कि सर्वेक्षक का शब्द वैध नहीं है:

आयोजित किया गया:इस तरह की याचिका अपीलार्थी की सहायता नहीं करेगी-सर्वेक्षणकर्ता ने मुख्य रूप से इस कारण से दावे को अस्वीकार करने की सिफारिश की कि समुद्री योग्यता के संदर्भ में पहले के दोष को 961 के संज्ञान में नहीं लाया गया था।

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड।

वर्गीकरण सोसायटी-इस संबंध में सर्वेक्षणकर्ता ने वर्गीकरण सोसायटी से अपने द्वारा की गई पूछताछ का उल्लेख किया और संकेत दिया कि वर्गीकरण सोसायटी का प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्तियों ने कहा कि उक्त अवज्ञाओं को उनके संज्ञान में नहीं लाया गया था-हालांकि यह तर्क दिया गया था कि सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट में इस तरह के संकेत पर भरोसा नहीं किया जा सकता है, अपीलार्थी की ओर से यह इंगित करने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि उन्होंने वर्गीकरण सोसायटी को सूचित किया था, बीमा कंपनी के लिए ऐसी जांच करने के लिए कानूनी स्थिति के संदर्भ में कोई बाध्यता नहीं थी-इसलिए, सर्वेक्षणकर्ता द्वारा की गई जांच एक अतिरिक्त कारक थी जिसका किसी अन्य के साथ खंडन या विरोध नहीं किया गया था।[पैरा 20]

उपभोक्ता संरक्षण-मरीन हल बीमा पॉलिसी उस पोत के अधीन थी जिसके पास एक श्रेणी वारंटी थी-बीमाकर्ता की ओर से जानकारी कि वारंटी का उल्लंघन हुआ था, यदि छूट के बराबर है:

[illegible]

[illegible]

िअपीलार्थी रअपीलार्थी ्अपीलार्थी मअपीलार्थी ाअपीलार्थी तअपीलार्थी
 ाअपीलार्थी ओअपीलार्थी ंअपीलार्थी अपीलार्थी दअपीलार्थी ्अपीलार्थी वअपीलार्थी
 ाअपीलार्थी रअपीलार्थी ाअपीलार्थी अपीलार्थी नअपीलार्थी िअपीलार्थी रअपीलार्थी
 ्अपीलार्थी धअपीलार्थी ाअपीलार्थी रअपीलार्थी िअपीलार्थी तअपीलार्थी अपीलार्थी
 पअपीलार्थी ्अपीलार्थी रअपीलार्थी तअपीलार्थी ीअपीलार्थी कअपीलार्थी ्अपीलार्थी
 षअपीलार्थी ाअपीलार्थी अपीलार्थी अअपीलार्थी वअपीलार्थी धअपीलार्थी िअपीलार्थी
 अपीलार्थी कअपीलार्थी ोअपीलार्थी अपीलार्थी दअपीलार्थी ेअपीलार्थी खअपीलार्थी
 तअपीलार्थी ेअपीलार्थी अपीलार्थी हअपीलार्थी ुअपीलार्थी एअपीलार्थी ,अपीलार्थी
 अपीलार्थी मअपीलार्थी रअपीलार्थी मअपीलार्थी ्अपीलार्थी मअपीलार्थी तअपीलार्थी
 अपीलार्थी कअपीलार्थी ीअपीलार्थी अपीलार्थी गअपीलार्थी ईअपीलार्थी अपीलार्थी
 थअपीलार्थी ीअपीलार्थी अपीलार्थी औअपीलार्थी रअपीलार्थी अपीलार्थी उअपीलार्थी
 पअपीलार्थी अपीलार्थी अअपीलार्थी वअपीलार्थी धअपीलार्थी िअपीलार्थी अपीलार्थी
 कअपीलार्थी ेअपीलार्थी अपीलार्थी दअपीलार्थी ौअपीलार्थी रअपीलार्थी ाअपीलार्थी
 नअपीलार्थी अपीलार्थी मअपीलार्थी ाअपीलार्थी लअपीलार्थी अपीलार्थी कअपीलार्थी
 ीअपीलार्थी अपीलार्थी तअपीलार्थी तअपीलार्थी ्अपीलार्थी कअपीलार्थी ाअपीलार्थी
 लअपीलार्थी अपीलार्थी डअपीलार्थी िअपीलार्थी लअपीलार्थी ीअपीलार्थी वअपीलार्थी
 रअपीलार्थी ीअपीलार्थी अपीलार्थी कअपीलार्थी ेअपीलार्थी अपीलार्थी लअपीलार्थी
 िअपीलार्थी एअपीलार्थी अपीलार्थी एअपीलार्थी कअपीलार्थी अपीलार्थी यअपीलार्थी
 ाअपीलार्थी तअपीलार्थी ्अपीलार्थी रअपीलार्थी ाअपीलार्थी अपीलार्थी कअपीलार्थी
 ीअपीलार्थी अपीलार्थी जअपीलार्थी ाअपीलार्थी एअपीलार्थी गअपीलार्थी ीअपीलार्थी
 ।अपीलार्थी

962

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

इंजन क्रैंक शाफ्ट के बारे में बीमाकर्ता को केवल तभी पता चला जब 09.11.2006 पर
 पॉलिसी जारी होने के बाद 19.02.2007 पर वित्तीय सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट प्रस्तुत की गई
 थी और दुर्घटना 03.12.2006 पर हुई थी-जैसे कि इस मामले में प्रत्यर्थी बीमाकर्ता की ओर
 से कोई छूट नहीं थी।[पैरा 21]

शहरों और अन्य संदर्भों की सूची

सेयाकी शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड बनामन्यू इंडिया एस्योरेंस प्राइवेट कं. लि.

2011 का उपभोक्ता मामला No.278 दिनांक 21.03.2017; मरीन ऑफशोर प्रा. लि.

लिमिटेड बनाम।चाइना इन्सुरेन्स कम्पनी (सिंगापुर) प्रा. लि. और अन्न., (2006) 4

एसएलआर 689-प्रतिष्ठित।

न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम सुरक्षा निर्माता

प्राइवेट लिमिटेड (2010) 7 एस. एस. सी. 386:[2010] 8 एस. सी. आर. 61; न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रदीप कुमार, (2009) 7 एससीसी 787:[2009] 16 एस. सी. आर. 508-लागू नहीं होता है।

रंजन कुमार और ब्रदर्स बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी, (2020) 4 एस. सी. सी. 364: [2020] 6 एस. सी. आर. 163; सी लार्क फिशरीज बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी और ए. एन. आर., 2008 (4) एस. सी. सी. 131:[2008] 2 एस. सी. आर. 346; कॉन्टशिप

कंटेनर लाइन्स लिमिटेड बनाम। डी. के. लाल और अन्य, 2010 (4) एस. सी. सी. 256: [2010]

3 एस. सी. आर. 460-संदर्भित।

अन्य मामलों के विवरणों में आयातित आदेश और आवेदन शामिल हैं

सिविल अपील न्यायनिर्णय:2015 की सिविल अपील No.7228।2008 के उपभोक्ता शिकायत No.166 में राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग, नई दिल्ली के दिनांक 15.05.2015 के निर्णय और आदेश से।

रूप:

नीरज किशन कौल, वरिष्ठ अधिवक्ता, अरुणाभ चौधरी, जैकब कदांतोट, कुश चतुर्वेदी, गौरव अडुसुमल्ली, डेवेन डब्ल्यू. लाचुंगपा, सुश्री इरा महाजन, सैयद फराज आलम, अथर्व गौर, आयुषमान अग्रवाल, अधिवक्तागण अपीलार्थी के लिए।

963

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड।

देवदत्त कामत, वरिष्ठ अधिवक्ता, के. वी. गिरीश चौधरी, अनुभव कुमार, डी. सत्य साई सुमंत, रेवांता सोलंकी, सुश्री तातिनी बसु, कुमार शशांक, सुश्री नितिप्रिया कर, अधिवक्तागण प्रत्यर्थी के लिए।

सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय का निर्णय/आदेश

ए. एस. बोपन्ना, जे.

1. वर्तमान अपील राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग (इसके बाद संक्षिप्त में "एन. सी. डी. आर. सी".) के दिनांक 15.05.2015 के आदेश के खिलाफ निर्देशित है, जिसमें अपीलार्थी के नेतृत्व में उपभोक्ता शिकायत को खारिज कर दिया गया है।

2. एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष दावे की ओर ले जाने वाले संक्षिप्त तथ्य यह हैं कि अपीलार्थी ने एम. वी. सी पैथर (इसके बाद संक्षिप्त "पोत" के लिए) के रूप में जाने जाने वाले एक समुद्री पोत के लिए दिनांक 02.10.2006 का बेयरबोट चार्टर पार्टी समझौता किया, जिसका पंजीकृत मालिक एस्टोन इक्विटीज एस. ए. है। अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी से उक्त पोत के संबंध में 'मरीन हल बीमा पॉलिसी' प्राप्त की। 21212985 रुपये की बीमित राशि के लिए 'समुद्र के खतरों' सहित विभिन्न जोखिमों के लिए पोत को कवर करता है। 09.11.2005 से 08.11.2006 की अवधि के लिए 8,26,92,000/-। मरीन हल बीमा पॉलिसी उस पोत के अधीन है जिसके पास एक श्रेणी वारंटी है।

3. 22.02.2006 पर, सिंगापुर से मुंबई की यात्रा पर गए जहाज ने अपने बंदरगाह के मुख्य इंजन को भारी नुकसान पहुंचाया। धीरज ऑफशोर सर्वेयर्स एंड एडजस्टर्स प्राइवेट लिमिटेड ने 22.04.2006 पर प्रारंभिक निरीक्षण किया और राय दी कि क्रैंकशाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड मरम्मत से परे पाए गए थे। चूंकि इंजन क्रैंक शाफ्ट के प्रतिस्थापन के लिए प्रतीक्षा समय छह महीने था, इसलिए तत्काल वाणिज्यिक प्रतिबद्धताओं को देखते हुए, मुख्य बंदरगाह इंजन की अस्थायी रूप से मरम्मत की गई थी। अपीलार्थी ने खर्च की जाने वाली लागत के लिए रु. 1,32,66,803/- का चालान प्रस्तुत किया था। धीरज ऑफशोर सर्वेयर्स एंड एडजस्टर्स प्राइवेट लिमिटेड की सिफारिश पर प्रत्यर्थी ने एक करोड़ रुपये का चेक जारी किया। इंजन क्रैंक शाफ्ट और अन्य घटकों को बदलने के लिए अग्रिम भुगतान के रूप में 1,00,00,000/- दिनांकित 09.06.2006।

4. पहली पॉलिसी की अवधि समाप्त होने के बाद, अपीलार्थी ने पोत के संबंध में एक नई समुद्री हल बीमा पॉलिसी में प्रवेश किया, जिसमें पॉलिसी संख्या। 21306557 सहित विभिन्न जोखिमों के लिए पोत को कवर करना

964

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

रुपये की बीमित राशि के लिए 'समुद्र के खतरे'। 09.11.2006 से 08.11.2007 की अवधि के लिए 8,26,92,000/-। अमेरिकन ब्यूरो ऑफ शिपिंग (इसके बाद संक्षिप्त में "एबीएस") ने 29.09.2006 और 14.10.2006 पर पोत पर एक सर्वेक्षण किया और 19.10.2006 दिनांकित वर्ग प्रमाण पत्र जारी किया, जिसमें वर्ग प्रमाण पत्र को 30.06.2009 तक बढ़ाया गया। क्लास सर्टिफाई केट जहाज की संरचनात्मक और यांत्रिक क्षमता के रूप में एबीएस द्वारा एक प्रतिनिधित्व का गठन करता है।

5. दुर्भाग्य से अपीलार्थी के लिए, 03.12.2006 पर, मुंबई से SLQ कॉम्प्लेक्स, मुंबई हाई साउथ फील्ड की यात्रा पर जहाज को एक टग बोट 'सी वेज 9' ने टक्कर मार दी, जिसके परिणामस्वरूप जहाज सभी माल के साथ डूब गया। अपीलार्थी ने रुपये की राशि का दावा प्रस्तुत किया। 8,26,92,000/- पोत और माल के कुल नुकसान के कारण। प्रक्रिया के अनुसार, प्रत्यर्थी ने नुकसान का आकलन करने के लिए एम/एस. जे. बशीर एंड एसोसिएट्स सर्वेयर्स प्राइवेट लिमिटेड (इसके बाद संक्षिप्त "सर्वेक्षक" के लिए) को सर्वेक्षणकर्ता के रूप में नियुक्त किया। सर्वेक्षणकर्ता ने एबीएस का दौरा करने पर यह सुनिश्चित किया कि अपीलार्थी के मालिकों/प्रतिनिधियों ने बंदरगाह के मुख्य इंजन को हुए पिछले नुकसान के बारे में एबीएस को सूचित नहीं किया था और केवल उनके निरीक्षण के आधार पर एबीएस ने वर्ग प्रमाण पत्र दिनांक 19.10.2006 जारी किया था। सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि ए. बी. एस. के कंट्री मैनेजर ने यह भी बताया कि यदि किसी पोत से हल या मशीनरी को कोई नुकसान होता है और इसकी सूचना वर्ग को नहीं दी जाती है, तो वर्ग को ए. बी. एस. नियमों के अनुसार भवन और वर्गीकरण इस्पात पोत-2005 संस्करण, भाग 1, अध्याय 1, धारा 2 शीर्षक 'वर्गीकरण के निलंबन और रद्द' के अनुसार स्वचालित रूप से निलंबित माना जाएगा।

6. इस बीच, धीरज ऑफशोर सर्वेयर्स एंड एडजस्टर्स प्राइवेट लिमिटेड ने 19.02.2007 पर अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की। उनके निष्कर्ष के अनुसार, यह संभावना नहीं मानी गई थी कि जहाज को बरामद किया जाएगा और बंदरगाह के मुख्य इंजन की स्थायी मरम्मत नहीं की जाएगी, जैसा कि पहली दुर्घटना के परिणामस्वरूप किया जाना था। इस प्रकार, यह सिफारिश की गई थी कि उनकी दिनांकित 22.04.2006 रिपोर्ट के आधार पर "खाते में" के रूप में भुगतान किए गए रु. 1,00,00,000/- की राशि की वसूली की जाए।

7. उस पृष्ठभूमि में, रुपये के दावे के बाद से। प्रत्यर्थियों द्वारा 8,26,92,000/- का निपटारा नहीं किया गया था, अपीलार्थी ने 2008 की फ़िंग उपभोक्ता शिकायत No.166 द्वारा NCDRC से संपर्क किया और दावा किया कि Rs.16,62,51,467-जिसमें बीमित संपत्ति के नुकसान के लिए रु. 8,26,92,000/-, रु. 5,41,98,144/- की कमाई का नुकसान और बीमित संपत्ति पर 18 प्रतिशत की दर से ब्याज के साथ-साथ कार्यवाही की लागत अर्थात् रु. 2,93,61,324/- शामिल है।

965

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 966

8. अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री नीरज किशन कौल द्वारा उठाए गए तर्कों का सार इस प्रकार है:

(क) अपीलार्थियों की ओर से यह प्रस्तुत किया जाता है कि हालांकि एबीएस को नियमों का पालन न करने के लिए किसी भी पोत या मशीनरी के किसी भी हिस्से के वर्ग पर पुनर्विचार करने, रोकने, निलंबित करने या रद्द करने का अधिकार था, लेकिन किसी भी समय एबीएस ने

पोत को दिए गए वर्ग प्रमाण पत्र में बदलाव नहीं किया या उस पर कोई शर्त नहीं लगाई। एबीएस द्वारा कक्षा की कोई वापसी, निलंबन या रद्द नहीं किया गया था और इसके अभाव में, इसे स्वचालित नहीं माना जा सकता है और न ही माना जा सकता है।

(ख) अपीलार्थी की ओर से आगे यह प्रस्तुत किया जाता है कि एबीएस द्वारा जारी किया गया वर्ग प्रमाण पत्र पोत और उसकी मशीनरी के कठोर भौतिक निरीक्षण के बाद था जिसे एबीएस द्वारा 14.10.2006 पर संचालित किया गया था।

(ग) यह आगे प्रस्तुत किया गया कि जहां तक वर्ग वारंटी का कोई उल्लंघन नहीं हुआ है, न तो वर्ग वारंटी के खंड 1.2 के अनुसार अपीलार्थी द्वारा अनुपालना की जाने वाली अयोग्यता से संबंधित एबीएस द्वारा कोई सिफारिश, आवश्यकता या प्रतिबंध लगाए गए थे और न ही वर्ग वारंटी के खंड 1.5 के अनुसार जहाज में दुर्घटना और दोषों की एबीएस को रिपोर्ट करने के संबंध में अपीलार्थी पर कोई दायित्व था, क्योंकि यह श्रेणी प्रमाण पत्र जारी करने के बाद पोत में दुर्घटना और दोषों के लिए संभावित रूप से लागू था, न कि पहले की श्रेणी प्रमाण पत्र या नीति की अवधि के दौरान। अपीलार्थी के पोत को एबीएस के साथ वर्गीकृत किया गया था और मौजूदा वर्ग को श्रेणी वारंटी के खंड 1.1 के अनुसार बनाए रखा गया था। अपीलार्थी ने श्रेणी वारंटी के खंड 1.4 के अनुसार पोत की समुद्री योग्यता से संबंधित सभी वैधानिक आवश्यकताओं का पालन किया और एबीएस द्वारा स्पष्टीकरण प्रदान किया कि पोत के वर्ग को श्रेणी वारंटी के खंड 4 के अनुसार बनाए रखा गया है। (घ) यह भी प्रस्तुत किया गया था कि 22.12.2006 पर सर्वेक्षणकर्ताओं और एबीएस के बीच बैठक का तथ्य केवल सुनी-सुनाई बात थी और कथित बैठक के संबंध में कोई सबूत नहीं था। श्रेणी वारंटी के खंड 3 के तहत आवश्यक अपीलार्थी के प्राधिकरण की मांग किए बिना, सर्वेक्षणकर्ता ने कथित रूप से सीधे श्रेणीकरण सोसायटी से संपर्क किया। यह माना जाता है

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

द न्यू इंडिया के मामले में इसी सर्वेक्षक की तैयार की गई रिपोर्ट पर इस न्यायालय की टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए

एस्योरेंस लिमिटेड बनाम। मेसर्स प्रोटेक्शन मैनुफैक्चरर्स प्राइवेट लिमिटेड,

(2010) 7 एससीसी 386।

9. प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री देवदत्त कामत द्वारा प्रस्तुत दलीलों का सार इस प्रकार है:

(क) एकमात्र प्रत्यर्थी का मुख्य तर्क यह है कि अपीलार्थी का पोत घटना की तारीख को वर्ग प्रमाणन के बिना था, अमान्य था और प्रत्यर्थी अपीलार्थी को प्रतिपूर्ति करने के लिए किसी

संविदात्मक और/या कानूनी दायित्व के तहत नहीं था। एबीएस क्लासिफाई कैशन सोसाइटी के नियमों की धारा 2 के अनुसार, पोत के पतवार या मशीनरी को किसी भी नुकसान की सूचना पोत की क्लासिफाई कैशन सोसाइटी को अनिवार्य रूप से दी जानी चाहिए और इसकी मरम्मत अनुशंसाओं के अनुसार और क्लासिफाई कैशन सोसाइटी की देखरेख में की जानी चाहिए। क्लासिफिकेशन सोसाइटी के नियमों के किसी भी उल्लंघन और/या उल्लंघन से पोत के वर्ग को वापस ले लिया जाता है/निलंबित कर दिया जाता है।

(ख) यह आगे तर्क दिया गया कि अपीलार्थियों द्वारा वारंटी का उल्लंघन किया गया था। बीमा पॉलिसी की शर्तों के अनुसार, 4.1 पर समाप्ति खंड में कहा गया है, "जब तक कि अंडरराइटर लिखित रूप में इसके विपरीत सहमत नहीं होते हैं, यह बीमा पोत की क्लासिफिकेशन सोसाइटी के परिवर्तन के समय स्वचालित रूप से समाप्त हो जाएगा, या उसमें उसके वर्ग को बदल देगा, निलंबन करेगा, बंद कर देगा, वापस लेगा या समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि यदि पोत समुद्र में है, तो इस तरह के स्वचालित समाप्ति को उसके अगले बंदरगाह पर आने तक स्थगित कर दिया जाएगा। हालांकि, जहां इस तरह के परिवर्तन, निलंबन, समाप्ति या उसके वर्ग की वापसी इस बीमा के खंड 6 द्वारा कवर किए गए नुकसान या क्षति के परिणामस्वरूप हुई है, ऐसी स्वचालित समाप्ति केवल तभी काम करेगी, जब पोत क्लासिफिकेशन सोसाइटी की पूर्व मंजूरी के बिना अपने अगले बंदरगाह से रवाना होगा। (ग) खंड 6 खतरों को शामिल करता है और इसमें समुद्र के खतरे भी शामिल हैं। नदियाँ, झीलें या अन्य नौगम्य जल।

(घ) पॉलिसी के अनुसार श्रेणी वारंटी में यह आश्वासन दिया गया है कि आश्वस्त मालिक के प्रबंधक और अधीक्षक 967 की रिपोर्टिंग के संबंध में श्रेणीकरण सोसायटी की सभी आवश्यकताओं का पालन करेंगे।

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 968

पोत में दुर्घटना और दोषों के समाज को और किसी भी दावे के उद्देश्य से बीमित व्यक्ति वर्गीकरण सोसायटी द्वारा प्रमाण पत्र प्रदान करेगा कि पोत का वर्ग बनाए रखा गया है। यह तर्क दिया जाता है कि उक्त वारंटी समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 की धारा 37 के संदर्भ में एक स्पष्ट वारंटी का गठन करती है जिसका उल्लंघन अपीलार्थियों द्वारा पहली दुर्घटना और पोत को हुए नुकसान का खुलासा नहीं करके किया गया था। समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 की धारा 35 (3) के अनुसार बीमा पॉलिसी के तहत किसी भी दायित्व से प्रत्यर्थी को मुक्त करते हुए जहाज को दुर्घटनाओं और नुकसान की सूचना नहीं देकर एबीएस नियमों और वारंटी की आवश्यकताओं का पालन करने में अपीलार्थी की विफलता। इस संबंध में रिलायंस को रंजन कुमार और ब्रदर्स पर रखा गया है।

बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी, (2020) 4 एस. सी. सी. 364।

(ई) यह आगे प्रस्तुत किया जाता है कि यह कानून का एक तय सिद्धांत है कि बीमा का अनुबंध समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 की धारा 19 के तहत निर्धारित उब्बेरिमे फाई डी के सिद्धांत पर आधारित है। अपीलार्थी रुपये की राशि प्राप्त करने के बाद। 09.06.2006 पर प्रत्यर्थी से 1,00,00,000/-, कभी भी क्रैंक शाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड को प्रतिस्थापित नहीं किया। सर्वेक्षक की प्रारंभिक रिपोर्ट के अनुसार यह छह महीने में किया जाना बताया गया था। प्रत्यर्थी ने 09.11.2006 पर अपीलार्थी को दूसरी बीमा पॉलिसी जारी की। इस तथ्य बल दिया जाता है कि अपीलार्थी ने कभी भी बीमाकर्ता को सूचित नहीं किया कि उन्होंने मुख्य इंजन के लिए महत्वपूर्ण भागों को प्रतिस्थापित नहीं किया है। प्रत्यर्थी द्वारा यह प्रस्तुत किया जाता है कि अपीलार्थी द्वारा यह गैर-प्रकटीकरण गलत निरूपण और सद्भावना के उल्लंघन के समान होगा। में रिलायंस

यह संबंध सी लार्क फिशरीज बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी और ए. एन. आर. पर रखा गया है। 2008 (4) एस. सी. सी. 131; कंटशिप कंटेनर लाइन्स लिमिटेड बनाम डी. के. लाल और अन्य, 2010 (4) एससीसी

256.

10. ऊपर उल्लिखित प्रतिद्वंद्वी दलीलें अनिवार्य रूप से पक्षकारों द्वारा एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष रखे गए मामले थे क्योंकि एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा विवादित आदेश में संदर्भित तथ्य उसी का उल्लेख करेंगे। उस पृष्ठभूमि में, शुरुआत में, एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा किए गए निष्कर्ष पर ध्यान देना उचित होगा। प्रासंगिक भागों को नीचे पढ़ा गया है;

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

“बीमा कंपनी द्वारा लिए गए रुख को जानने के बावजूद, अर्थात् पहली पॉलिसी की अवधि के दौरान हुए नुकसान की सूचना एबीएस को नहीं दी गई थी, शिकायतकर्ता द्वारा इस आयोग के समक्ष एबीएस से कोई सबूत पेश करने के लिए कोई प्रभाव नहीं डाला गया था ताकि यह साबित किया जा सके कि उपरोक्त नुकसान, इस तथ्य के साथ कि क्रैंकशाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड को नहीं बदला गया था, शिकायतकर्ता द्वारा उन्हें विधिवत सूचित किया गया था। इन परिस्थितियों में, हमारे लिए सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट को अस्वीकार करना मुश्किल होगा, जिसने विशेष रूप से कहा कि वह प्रधान सर्वेक्षणकर्ता श्री अशोक और एबीएस के कंट्री मैनेजर श्री आर. सी. भवनानी से यह पूछताछ करने के लिए मिला था कि क्या उन्हें जहाज के बंदरगाह के मुख्य इंजन को हुए नुकसान के बारे में सूचित किया गया था, जो 22.02.2006 पर हुआ था और उनकी सिफारिशों के अनुसार अस्थायी मरम्मत की गई थी और वे जहाज के बंदरगाह के मुख्य इंजन को इस तरह के गंभीर नुकसान के बारे में जानकर काफी आश्चर्यचकित थे। श्री बशीर के अनुसार उन्होंने उन्हें स्पष्ट रूप से बताया कि उन्हें उपरोक्त क्षति के बारे में पता नहीं था और न ही जहाज के मालिक ने उन्हें ऐसी किसी घटना की सूचना दी थी। उन्होंने सर्वेक्षक को यह भी

बताया कि जब उन्होंने पोत का निरीक्षण किया था, तो उन्हें बंदरगाह के मुख्य इंजन को कोई नुकसान नहीं हुआ था। श्री आर. सी. भवनानी ने सर्वेक्षक को बताया कि यदि किसी पोत से एच. यू. एल. एल. या मशीनरी को कोई नुकसान होता है और उन्हें इसकी सूचना नहीं दी जाती है, तो वर्ग को स्वचालित रूप से निलंबित माना जाता है। इस संबंध में निर्भरता को एबीएस के नियमों पर रखा गया था और सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट में प्रासंगिक नियम निकाला गया है और यहाँ ऊपर पुनः प्रस्तुत किया गया है।”

“इस बात पर कोई विवाद नहीं है कि पोत को वास्तव में 30.03.2006 से 03.12.2006 तक की अवधि के लिए ABS के साथ वर्गीकृत किया गया था; हमारे सामने मुद्दा यह है कि उपरोक्त वर्गीकरण वर्गीकरण सोसायटी से पोत को हुए नुकसान के संबंध में महत्वपूर्ण जानकारी को छिपाकर प्राप्त किया गया था। इसलिए हम संतुष्ट हैं कि अगर शिकायतकर्ता ने एबीएस को बताया होता कि जहाज 22.02.2006 पर एक गंभीर दुर्घटना का शिकार हो गया था और बंदरगाह के मुख्य इंजन की केवल अस्थायी मरम्मत की गई थी, जबकि क्रैंकशाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड को बदला जाना बाकी था, तो जहाज के संबंध में एबीएस द्वारा आवश्यक श्रेणी प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाता। इसलिए, शिकायतकर्ता द्वारा प्राप्त वर्ग प्रमाण पत्र को विचार से बाहर रखा जाना चाहिए, क्योंकि यह वर्गीकरण सोसायटी से भौतिक तथ्यों को छिपाकर प्राप्त किया गया है। नतीजतन, पोत को 969 माना जाएगा।

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 970

जिस तारीख को यह जहाज सीवेज-9 से टकराया था, उस तारीख को वर्ग के बिना होना। इसलिए बीमा कंपनी जहाज के डूबने के कारण शिकायतकर्ता कंपनी को हुए नुकसान की प्रतिपूर्ति करने के लिए किसी संविदात्मक या कानूनी दायित्व के तहत नहीं है।”

“बीमा कंपनी का मामला श्रेणी प्रमाण पत्र पर आधारित है जो श्रेणीकरण सोसायटी से भौतिक तथ्यों को छिपाकर प्राप्त किया गया है न कि पोत की वास्तविक अयोग्यता या अन्यथा पर।”

11. इसलिए सवाल यह है कि क्या एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा किए गए विचार और निष्कर्ष, जैसा कि ऊपर निकाला गया है, अपने तर्क में किसी भी विकृति या त्रुटि को स्वीकार करेंगे। तत्काल मामले में, यह तथ्य कि अपीलार्थी द्वारा एक एबीएस वर्गीकरण प्रमाण पत्र प्राप्त किया गया था और प्रत्यर्थी को प्रस्तुत किया गया था, जिसके आधार पर प्रत्यर्थी द्वारा अपीलार्थी के पक्ष में 09.11.2006 से 08.11.2007 की अवधि के लिए वैध एक समुद्री हल बीमा पॉलिसी जारी की गई थी, स्वीकृत स्थिति है। यह तथ्य कि नीति के निर्वाह के दौरान जहाज की 03.12.2006 पर एक टग बोट 'सी वेज 9' से टक्कर हुई थी, यह भी स्वीकृत तथ्यात्मक स्थिति है। नीति के खंड 6 के अनुसार, अन्य बातों के साथ-साथ 'समुद्र के खतरों' के कारण हुए नुकसान या क्षति को कवर करने का प्रावधान भी स्पष्ट है।

12. ऊपर उल्लिखित सामान्य परिस्थिति में, दावे को स्वीकार करना और पर्याप्त नुकसान की मात्रा निर्धारित करना पर्याप्त होगा। हालांकि, तत्काल मामले में, एक प्रस्तावना है जो दावे को एक अलग आयाम प्रदान करती है। तत्काल नीति से पहले, पोत को 09.11.2005 से 08.11.2006 की अवधि के लिए एक नीति के तहत कवर किया गया था। पूर्ववर्ती बीमा पॉलिसी के निर्वाह के दौरान, अपीलार्थी द्वारा इंजन क्रैंक शाफ्ट और पोत के संबंधित हिस्सों को हुए नुकसान के लिए बीमा राशि की प्रतिपूर्ति का दावा करते हुए एक दावा दायर किया गया था। धीरज ऑफशोर प्राइवेट लिमिटेड को उस नुकसान का आकलन करने के लिए एक सर्वेक्षणकर्ता के रूप में नियुक्त किया गया था जिसके लिए अपीलार्थी द्वारा बीमा राशि का दावा किया गया था। निरीक्षण पर सर्वेक्षणकर्ता ने पाया कि पोत के बंदरगाह मुख्य इंजन का मुख्य घटक मरम्मत से परे था। हालांकि, अपीलार्थी ने संकेत दिया था कि उन्होंने माल की डिलीवरी के लिए अपनी तत्काल प्रतिबद्धताओं के कारण बंदरगाह के मुख्य इंजन की अस्थायी मरम्मत की थी और चूंकि निर्माताओं से इंजन क्रैंक शाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड की डिलीवरी के लिए छह महीने की प्रतीक्षा अवधि थी, इसलिए प्रतिस्थापन तुरंत संभव नहीं था। बीमा कंपनी आधारित

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

सर्वेक्षणकर्ता की सिफारिशों पर, इंजन क्रैंक शाफ्ट और कनेक्टिंग रॉड को कथित क्षति के लिए, जिसके लिए प्रतिस्थापन की आवश्यकता थी, अपीलार्थी को 1,000/- रुपये का भुगतान किया गया। हालांकि, उक्त प्रतिस्थापन नहीं किया गया था और स्थिति वही बनी रही जो केवल 19.02.2007 पर पता चला जब धीरज ऑफशोर प्राइवेट लिमिटेड ने उस समय तक की वित्तीय रिपोर्ट प्रस्तुत की जब तक कि वर्तमान दुर्घटना हुई थी। इसे ध्यान में रखते हुए, सवाल यह उठेगा कि क्या ए. बी. एस. से वर्ग प्रमाण पत्र प्राप्त करना, जिसके आधार पर 09.11.2006 से 08.11.2007 के बीच की अवधि को कवर करने वाली वर्तमान नीति जारी की गई थी, अपीलार्थी द्वारा 03.12.2006 पर हुई दुर्घटना में हुए नुकसान के संबंध में लागू किया जाना वैध होगा।

13. प्रत्यर्थी बीमा कंपनी ने उक्त पॉलिसी के तहत दावे का सम्मान करने से इस आधार पर इनकार कर दिया कि इस तथ्य का खुलासा न करने पर कि इंजन क्रैंक शाफ्ट और रॉडशेड को जोड़ने से प्रतिस्थापन की आवश्यकता होती है, अपीलार्थी द्वारा क्लासीफ़ी कैशन सोसाइटी को क्लासीफ़ी प्रमाण पत्र जारी करने के लिए सूचित नहीं किया गया था और इसलिए, क्लासी प्रमाण पत्र वारंटी आवश्यकता का पालन न करने के कारण मान्य नहीं रहेगा। हालांकि अपीलार्थी का तर्क होगा कि बीमा कंपनी जिसने पहले की अवधि के लिए पॉलिसी जारी की थी और प्रतिस्थापन के लिए भुगतान किया था, मरम्मत के बारे में जागरूक होने और बुक किए गए माल को वितरित करने के लिए यात्रा पर जाने के कारण अब इनकार नहीं किया जा सकता है और यह प्रत्यर्थी बीमा कंपनी पर था कि वह पॉलिसी जारी करने से पहले उचित पूछताछ करे। इसी पृष्ठभूमि में एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा विचार किया गया था।

14. प्रतिद्वंद्वी विवादों और प्रावधानों के साथ-साथ समुद्री बीमा अधिनियम, 1963 और भवन और वर्गीकरण के नियमों के तहत पक्षों का मार्गदर्शन करने वाले नियमों को ध्यान में रखते हुए मामले को परिप्रेक्ष्य में रखने के लिए, प्रासंगिक प्रावधानों पर ध्यान देना आवश्यक है। इस संबंध में, अधिनियम, 1963 की धारा 35, 37, 41 (5) और 55 जो प्रासंगिक हैं, इस न्यायालय के संज्ञान में लाई गई हैं जो इसके तहत हैं:

“35. वारंटी की प्रकृति।—(1) वारंटी से संबंधित निम्नलिखित धाराओं में वारंटी का अर्थ है एक वचन वारंटी, अर्थात् एक वारंटी जिसके द्वारा बीमित व्यक्ति यह वचन देता है कि कुछ विशेष काम किया जाएगा या नहीं किया जाएगा, या कुछ शर्तों को पूरा किया जाएगा, या जिसके द्वारा वह अस्तित्व को लागू करता है या नकारता है।

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 972

तथ्यों की एक विशेष स्थिति।(2) वारंटी व्यक्त या निहित हो सकती है।(3) वारंटी, जैसा कि ऊपर कहा गया है, एक ऐसी शर्त है जिसका बिल्कुल पालन किया जाना चाहिए, चाहे वह जोखिम के लिए सामग्री हो या नहीं। यदि इसका इस तरह से पालन नहीं किया जाता है, तो, पॉलिसी में किसी भी स्पष्ट प्रावधान के अधीन, बीमाकर्ता को वारंटी के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है, लेकिन उस तारीख से पहले उसके द्वारा किए गए किसी भी दायित्व पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना।

37. एक्सप्रेस वारंटी।—(1) एक स्पष्ट वारंटी शब्दों के किसी भी रूप में हो सकती है जिससे वारंट देने के इरादे का अनुमान लगाया जाना है।(2) एक स्पष्ट वारंटी को पॉलिसी में शामिल किया जाना चाहिए, या उस पर लिखा जाना चाहिए, या पॉलिसी में संदर्भ द्वारा शामिल किए गए किसी दस्तावेज़ में निहित होना चाहिए।(3) एक स्पष्ट वारंटी निहित वारंटी को बाहर नहीं करती है, जब तक कि यह उसके साथ असंगत न हो।

41. जहाज की समुद्री योग्यता की वारंटी।—

(1) ×××××

(2) ×××××

(3) ×××××

(4) ×××××

(5) एक समय नीति में कोई निहित वारंटी नहीं है कि जहाज साहसिक कार्य के किसी भी चरण में समुद्र के योग्य होगा, लेकिन जहां, बीमित व्यक्ति की गोपनीयता के साथ, जहाज को अयोग्य स्थिति में समुद्र में भेजा जाता है, बीमाकर्ता किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है।

55. इसमें नुकसान शामिल और शामिल नहीं हैं।—(1) इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन, और जब तक कि पॉलिसी अन्यथा प्रदान नहीं करती है, बीमाकर्ता बीमित खतरे के कारण होने वाले किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी है, लेकिन, जैसा कि ऊपर कहा गया है, वह किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है जो बीमित खतरे के कारण निकटता से नहीं होता है।(2) विशेष रूप से-(ए) बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति के जानबूझकर किए गए कदाचार के कारण होने वाले किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है, लेकिन जब तक कि पॉलिसी अन्यथा प्रदान नहीं करती है, वह बीमित व्यक्ति के खिलाफ खतरे के कारण होने वाले किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी है, भले ही नुकसान नहीं हुआ होता।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

लेकिन मालिक या चालक दल के कदाचार या लापरवाही के लिए; (बी) जब तक कि पॉलिसी अन्यथा प्रदान नहीं करती है, जहाज या माल पर बीमाकर्ता देरी के कारण होने वाले किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है, हालांकि देरी बीमित जोखिम के कारण होती है; (सी) जब तक कि पॉलिसी अन्यथा प्रदान नहीं करती है, बीमाकर्ता सामान्य टूट-फूट, सामान्य रिसाव और टूट-फूट, बीमित विषय की अंतर्निहित बुराई या प्रकृति, या चूहों या कीटों के कारण होने वाले किसी भी नुकसान के लिए, या समुद्री खतरों के कारण मशीनरी को किसी भी चोट के लिए उत्तरदायी नहीं है।”

15. ध्यान देने योग्य प्रासंगिक वर्गीकरण नियम इस प्रकार हैं: “किसी भी पोत के वर्गीकरण को जारी रखना आवधिक, क्षति और अन्य सर्वेक्षणों के लिए नियम आवश्यकताओं पर सशर्त है। समिति के पास नियमों का पालन न करने के लिए किसी भी पोत या मशीनरी के किसी भी हिस्से के वर्ग पर पुनर्विचार करने, रोकने, निलंबित करने या रद्द करने का अधिकार सुरक्षित है, दोषों या नुकसान के लिए जो एबीएस को सूचित नहीं किए गए हैं, सर्वेक्षणकर्ताओं द्वारा रिपोर्ट किए गए दोषों के लिए जिन्हें उनकी सिफारिशों के अनुसार ठीक नहीं किया गया है, या शुल्क का भुगतान नहीं करने के लिए जो वर्गीकरण, सांविधिक या कार्गो गियर सर्वेक्षण के कारण देय हैं। कक्षा का निलंबन या रद्द करना तुरंत या एक विशिष्ट अवधि के बाद प्रभावी हो सकता है। वर्ग को निलंबित कर दिया जाएगा और वर्गीकरण का प्रमाण पत्र निम्नलिखित परिस्थितियों में से किसी में भी अमान्य हो जाएगा:

i) यदि सर्वेक्षणकर्ता द्वारा जारी की गई सिफारिशों को उनकी नियत तारीखों तक पूरा नहीं किया जाता है और कोई विस्तार नहीं दिया गया है।

ii) यदि सतत सर्वेक्षण मर्देन जो वार्षिक सर्वेक्षण के समय देय या अतिदेय हैं, पूरी नहीं की गई हैं और कोई विस्तार नहीं दिया गया है।

(iii) यदि वार्षिक, मध्यवर्ती या विशेष सर्वेक्षणों के अलावा वर्ग के रखरखाव के लिए आवश्यक अन्य सर्वेक्षण नियत तिथि तक नहीं किए जाते हैं और कोई नियम अनुमत विस्तार नहीं दिया गया है, या (iv) यदि कोई क्षति, विफलता या बिगड़ने की मरम्मत अनुशंसित के अनुसार पूरी नहीं की गई है।

973

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 974

(10 अगस्त 2004)

वर्गीकरण को निलंबित किया जा सकता है, जिस स्थिति में वर्गीकरण का प्रमाण पत्र अमान्य हो जाएगा, यदि प्रथम अवसर पर परीक्षण के लिए कोई क्षति, विफलता, गिरावट या मरम्मत प्रस्तुत करने में विफलता पर या यदि प्रस्तावित मरम्मत, जैसा कि 7-1-1 7 में संदर्भित है, ब्यूरो को प्रस्तुत नहीं की गई है और प्रारंभ से पहले सहमति व्यक्त की गई है, जैसा कि 7-1-1 7 में संदर्भित है।”

16. वारंटी से संबंधित समुद्री बीमा अधिनियम 1963 में निहित प्रावधानों के अवलोकन से, यदि आवश्यकता का पालन नहीं किया जाता है, तो बीमाकर्ता को वारंटी के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है, लेकिन उस तारीख से पहले किए गए किसी भी दायित्व पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना। उस पृष्ठभूमि में, एक समय नीति में, कोई निहित वारंटी नहीं है कि जहाज किसी भी स्तर पर समुद्र योग्य होगा, लेकिन जहां बीमित व्यक्ति की गोपनीयता के साथ, जहाज को अयोग्य स्थिति में समुद्र में भेजा जाता है, बीमाकर्ता किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है। यह उस प्रकाश में है, क्लासिफाई कैशन सर्टिफाई केट उस तरीके के संदर्भ में प्रासंगिकता मानता है जिसमें इसे प्राप्त किया गया था। वारंटी की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, बीमाकर्ता से अपेक्षा की जाती है कि वह इस तरह के श्रेणी प्रमाण पत्र जारी करने से पहले वर्गीकरण प्रमाण पत्र समिति के ध्यान में कमियों या दोषों को लाएगा, क्योंकि बीमाकर्ता द्वारा प्रदान किया जाने वाला बीमा कवरेज ऐसे श्रेणी प्रमाण पत्र पर आधारित है, जिसे वर्गीकरण प्रमाण पत्र समिति द्वारा जारी किया गया माना जाता है, जिसमें दोषों सहित सभी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, यदि कोई उनके ध्यान में लाया गया हो। यह इस दृष्टि से है कि ऊपर निकाले गए प्रावधान उस परिस्थिति के लिए प्रासंगिक हो जाते हैं जिसके तहत वर्ग को निलंबित कर दिया जाएगा और वर्गीकरण का प्रमाण पत्र उसमें बताई गई परिस्थितियों में अमान्य हो जाएगा, जो इस तरह के निलंबन और अमान्यता को भी संदर्भित करता है, यदि कोई क्षति, विफलता या गिरावट की मरम्मत अनुशंसित के रूप में पूरी नहीं की गई है। 17. इसलिए यदि इन पहलुओं को परिप्रेक्ष्य में रखा जाता है, तो तत्काल मामले में पूरा मुद्दा इस पहलू पर निर्भर करेगा कि क्या अपीलार्थी ने रिकॉर्ड पर कोई सामग्री लाई थी, या तो जब दावा दर्ज किया गया था या एन. सी. डी. आर. सी. के समक्ष यह इंगित करने के लिए कि इंजन क्रैंक शाफ्ट को नुकसान, जिसे बदलने की आवश्यकता थी और जिसके कारण भुगतान प्राप्त किया गया था, को तथ्यात्मक रूप

से बदल दिया गया था, या यदि इसे प्रतिस्थापित नहीं किया गया था, तो क्या इसे ए. बी. एस. को सूचित किया गया था ताकि क्लासिफी कैशन सोसाइटी ने बाद में मूल्यांकन किया होगा कि क्या उस परिस्थिति में भी जहां प्रतिस्थापन किया गया था।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

यह नहीं किया गया है कि क्या की गई मरम्मत पोत की समुद्री योग्यता को प्रमाणित करने के लिए पर्याप्त थी। इस बात की जानकारी होने पर, वर्ग प्रमाण पत्र जारी करने के लिए एक सूचित निर्णय लिया जाना था। तत्काल मामले में, ऐसी कोई सामग्री रिकॉर्ड पर नहीं लाई गई थी।

18. हालाँकि अपीलार्थी का विद्वान वरिष्ठ वकील शुरुआत में सेयाकी के मामले में एन. सी. डी. आर. सी. द्वारा दिए गए निर्णय पर भरोसा करना चाहेगा।

शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस प्राइवेट कं. उपभोक्ता मामले में लिमिटेड

2011 का No.278 दिनांक 21.03.2017 हमें उसमें लिए गए दृष्टिकोण को अपनाने के लिए राजी करने के लिए। उक्त मामले में तथ्यों से पता चलता है कि घटना को बीमाकर्ता के संज्ञान में लाया गया था और उसके बाद ही पॉलिसी जारी की गई थी। उस परिस्थिति में, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि बीमा कंपनी के लिए दावे को अस्वीकार करने का अधिकार नहीं था क्योंकि बीमाकर्ता के पास प्रस्तावक से यह पूछने का अवसर था कि क्या पोत में उक्त दोषों/अवहेलनाओं की सूचना क्लासिफ़ाई कैशन सोसाइटी को दी गई थी या नहीं। इसे ध्यान में रखते हुए हमारी राय है कि उक्त निर्णय सहायक नहीं होगा क्योंकि जो दोष मौजूद थे, वे बीमा कंपनी को ज्ञात थे। हालाँकि, तत्काल मामले में, इंजन क्रैंक शाफ्ट को पहले नुकसान हुआ था और प्रतिस्थापन की सिफारिश पर, बीमाकर्ता ने उस उद्देश्य के लिए राशि की प्रतिपूर्ति की थी। हालांकि मरम्मत के साथ तत्काल यात्रा बीमाकर्ता के संज्ञान में लाई गई थी, लेकिन प्रतिस्थापन नियत समय में किया जाना था। बीमाकर्ता पर यह जांचने की पूरी जिम्मेदारी नहीं हो सकती है कि क्या बाद में प्राप्त राशि का उपयोग करके इंजन को बदल दिया गया था। ऐसी स्थिति में जब प्रतिस्थापन, वास्तव में नहीं किया गया था, तो इसे वर्गीकरण सोसाइटी के संज्ञान में लाने की जिम्मेदारी पूरी तरह से अपीलार्थी पर थी और उस परिस्थिति में जब वर्ग प्रमाण पत्र जारी किया गया था, तो वास्तव में अपीलार्थी द्वारा वारंटी वर्ग का उल्लंघन किया गया था और जैसा कि संकेत दिया गया है, बहिष्करण लागू होगा और इसे अमान्य बना देगा।

19. निर्णय अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील द्वारा निर्भर था

मरीन ऑफशोर प्राइवेट लिमिटेड बनाम के मामले में। चीन बीमा कंपनी

(सिंगापुर) प्राइवेट लिमिटेड और ए. एन. आर., (2006) 4 एस. एल. आर. 689 भी अपीलार्थी की सहायता के लिए नहीं है क्योंकि उसमें विचार पूरी तरह से एक अलग परिस्थिति

में था जहां समुद्र के खतरों से संबंधित खंड मुद्दा था और उस परिस्थिति में, क्या अयोग्यता पर विचार किया जा सकता था। तत्काल तथ्यों में, जैसा कि उल्लेख किया गया है, केवल अयोग्यता ही मुद्दा नहीं है, बल्कि वर्गीकरण सोसायटी 975 को नुकसान/दोषों की सूचना न देना मुद्दा है।

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 976

प्रमाण पत्र जारी करने से पहले और उसी श्रेणी प्रमाण पत्र को अमान्य करना, हालांकि पहले जारी किया गया था, मुद्दा है और उस परिस्थिति में क्या मालिक को इस पहलू को सूचित करना है या क्या बीमाकर्ता द्वारा सत्यापन की आवश्यकता है।

20. इसके अलावा, न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड के मामले में निर्णय। प्रदीप कुमार, (2009) 7 एस. सी. सी. 787 ने अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील द्वारा यह तर्क देने के लिए भरोसा विद्वान कि सर्वेक्षणकर्ता का शब्द अनिवार्य नहीं है जो अपीलार्थी की सहायता नहीं करेगा। तत्काल मामले में, सर्वेक्षणकर्ता ने मुख्य रूप से इस कारण से दावे को अस्वीकार करने की सिफारिश की है कि समुद्री योग्यता के संदर्भ में पहले के दोष को क्लासिफिकेशन सोसाइटी के ध्यान में नहीं लाया गया था। इस संबंध में सर्वेक्षणकर्ता ने क्लासिफिकेशन सोसाइटी से अपने द्वारा की गई पूछताछ का उल्लेख किया है और संकेत दिया है कि क्लासिफिकेशन सोसाइटी का प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्तियों ने कहा था कि उक्त अवहेलनाओं को उनके संज्ञान में नहीं लाया गया था। यद्यपि विद्वान वरिष्ठ वकील यह तर्क देंगे कि सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट में इस तरह के संकेत पर भरोसा नहीं विद्वान जा सकता है, लेकिन हमारी राय है कि अपीलार्थी की ओर से यह इंगित करने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि उन्होंने क्लासिफिकेशन सोसाइटी को सूचित विद्वान था, बीमा कंपनी के लिए ऐसी जांच करने के लिए कानूनी स्थिति के संदर्भ में कोई दायित्व नहीं था। इसलिए, सर्वेक्षणकर्ता द्वारा की गई जांच एक अतिरिक्त कारक थी जिसका अपीलार्थी द्वारा किसी अन्य साक्ष्य के साथ खंडन या विरोध नहीं किया गया है।

उस परिस्थिति में न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रोटेक्शन मैनुफैक्चरर्स प्राइवेट लिमिटेड, (2010) 7 एस. एस. सी. 386 में निर्णय इस पर निर्भर था

विद्वान वरिष्ठ वकील द्वारा सर्वेक्षणकर्ता के आचरण पर टिप्पणी करना भी प्रासंगिक नहीं है।

21. जहां तक वारंटी से संबंधित प्रावधानों का संबंध है, उस तरीके पर विचार किया गया है जिसमें प्रतिनिधित्व किया जाना आवश्यक है

राजनकुमार एंड ब्रदर्स (आई. एम. पी. ई. एक्स.) बनाम आई. एम. पी. ई. एक्स. के मामले में इस न्यायालय द्वारा विवरण

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, (2020) 4 एस. सी. सी. 364 ने प्रत्यर्थी बीमा कंपनी के विद्वान वरिष्ठ वकील द्वारा भरोसा विद्वान। उल्लिखित परिच्छेदों को नीचे पढ़ा गया है:

“19. हालांकि, बाद के सामान्य-कानून निर्णयों में यह माना गया है कि पोत के वर्गीकरण के संबंध में सही विवरण सूचित करने का बीमाकर्ता का दायित्व तब भी बढ़ता है जब पोत के विवरण प्रदान किए जाने के बाद एक नीति जारी की जाती है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

32. वारंटी बीमित व्यक्ति पर कुछ दायित्व लगाती है, और धारा 35 (3) यह पूरी तरह से स्पष्ट करती है कि वारंटी का पालन करने की आवश्यकता है, भले ही इसका गैर-अनुपालन माल को ले जाने में शामिल जोखिम को भौतिक रूप से प्रभावित करता है या नहीं। एक परिणाम के रूप में, जब वारंटी का पालन नहीं किया जाता है, यानी वारंटी का उल्लंघन होता है, तो बीमाकर्ता को धारा 35 (3) के आधार पर इस तरह के उल्लंघन की तारीख से दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है। शुरुआत में, इसलिए, यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि 1963 के अधिनियम की योजना स्पष्ट है क्योंकि वारंटी के उल्लंघन का स्वतः परिणाम बीमाकर्ता के दायित्व का निर्वहन है। दायित्व के इस तरह के निर्वहन के लिए बीमाकर्ता से किसी भी स्पष्ट आचरण या प्रतिनिधित्व की आवश्यकता नहीं होती है।

35. यह अपीलार्थी का मामला नहीं है कि प्रत्यर्थी ने अपीलार्थी द्वारा सूचित किए जाने के बावजूद समुद्री बीमा पॉलिसी जारी करने का विकल्प चुना था कि पोत गैर-वर्गीकृत था। बल्कि अपीलार्थी ने प्रतिनिधित्व किया था कि विषय पोत "आई. आर. एस". श्रेणी का था। जैसा कि एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज [एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज पीटीई लिमिटेड बनाम एवरब्राइट कमर्शियल एंटरप्राइजेज लिमिटेड] में उल्लेख किया गया है। एक्सा इंश्योरेंस सिंगापुर पीटीई लिमिटेड, 2001 एसजीसीए 24] और काम हिंग ट्रेडिंग [काम हिंग ट्रेडिंग (हांगकांग) लिमिटेड बनाम पीपुल्स इंश्योरेंस कंपनी ऑफ चाइना (हांगकांग) लिमिटेड, (2010) 4 एच. के. एल. आर. डी. 630], यह प्रत्यर्थी का बोझ नहीं था कि उसने अपीलार्थी के दावे की जांच की और अपीलार्थी को सूचित किया कि विषय पात्र गैर-वर्गीकृत था। इसलिए, शुरुआत में यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि प्रत्यर्थी द्वारा समुद्री बीमा पॉलिसी को केवल औपचारिक रूप से जारी करना पोत के वर्गीकरण की "स्वीकृति"/छूट या इसकी कमी का संकेत नहीं देता है।

40. उदाहरण के लिए, हानि की घटना के बाद, भले ही बीमाकर्ता एक स्पष्ट अभ्यावेदन करता है कि वह अनुबंध को लागू करेगा और हानि की क्षतिपूर्ति करेगा, यदि बीमाकर्ता यह साबित कर सकता है कि ऐसा अभ्यावेदन इस जानकारी के बिना किया गया था कि बीमित व्यक्ति की ओर से वारंटी का उल्लंघन किया गया था, तो बीमाकर्ता का दायित्व उस तारीख से समाप्त हो जाएगा जिस दिन वारंटी का उल्लंघन किया गया था। इसी तरह, बीमाकर्ता की ओर से केवल यह ज्ञान कि वारंटी का उल्लंघन हुआ है, उस प्रभाव वाले अधिनियम के लिए एक स्पष्ट प्रतिनिधित्व के अभाव में छूट के बराबर नहीं होगा।”

हैंड ऑफशोर पी. वी. टी.। लिमिटेड. वी.इफको-टोक्यो जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [ए. एस. बोपन्ना, जे.] 978

उपरोक्त निर्णय के अवलोकन से, यह स्पष्ट है कि बीमाकर्ता की ओर से केवल यह ज्ञान कि वारंटी का उल्लंघन हुआ था, उस प्रभाव वाले अधिनियम के लिए एक स्पष्ट प्रतिनिधित्व के अभाव में छूट के बराबर नहीं होगा। जैसा कि तत्काल मामले में उल्लेख किया गया है, हालांकि पहले की अवधि के लिए बीमा पॉलिसी के निर्वाह के दौरान बंदरगाह के मुख्य इंजन और क्रैंक शाफ्ट को नुकसान के लिए एक दावा दर्ज किया गया था, सर्वेक्षणकर्ता की सिफारिश के आधार पर, अपीलार्थी को पर्याप्त राशि का भुगतान किया गया था, क्योंकि राशि की ऐसी अग्रिमता इंजन क्रैंक शाफ्ट के प्रतिस्थापन के लिए थी। बीमाकर्ता के ज्ञान के अलावा कि प्रतिस्थापन के लिए इंजन क्रैंक शाफ्ट की आपूर्ति के लिए निर्माताओं द्वारा निर्धारित प्रतीक्षा अवधि को देखते हुए, मरम्मत की गई थी और पहले की पॉलिसी अवधि के निर्वाह के दौरान माल की तत्काल डिलीवरी के लिए एक यात्रा की जाएगी, यह इंगित करने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है कि 09.11.2006 से 08.11.2007 अवधि के लिए तत्काल बीमा पॉलिसी जारी करने से पहले या निर्वाह के दौरान इंजन के प्रतिस्थापन को माफ कर दिया गया था। उस परिस्थिति में, जब प्रत्यर्थी बीमा कंपनी पॉलिसी जारी करने के लिए श्रेणी प्रमाणन पर निर्भर थी, तो कोई स्पष्ट या निहित छूट नहीं थी। अपीलार्थी ने यह स्थापित नहीं किया है कि दोषों को वर्गीकरण सोसायटी के संज्ञान में लाया गया था और उसके बाद प्रमाण पत्र प्राप्त किया गया था। ऐसी स्थिति में जब बाद में यह देखा जाता है कि इन दोषों की सूचना नहीं दी गई थी और वारंटी वर्ग का अनुपालन नहीं किया गया था, तो क्लासिफाई कैशन प्रमाण पत्र स्वतः ही अमान्य हो जाएगा। वास्तव में, तत्काल मामले में, यह तथ्य कि इंजन क्रैंक शाफ्ट का प्रतिस्थापन नहीं किया गया था, बीमाकर्ता के संज्ञान में तभी आया था जब 19.02.2007 पर वित्तीय सर्वेक्षणकर्ता की रिपोर्ट जमा की गई थी, जब पॉलिसी पहले ही 09.11.2006 पर जारी की जा चुकी थी और दुर्घटना 03.12.2006 पर हुई थी। इस प्रकार इस मामले में प्रत्यर्थी बीमाकर्ता की ओर से कोई छूट नहीं है।

22. अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील ने अपने तर्क के दौरान बार-बार तर्क दिया है कि इंजन क्रैंक शाफ्ट के प्रतिस्थापन के लिए अग्रिम रूप से दिए गए रुपये की राशि को बरामद विद्वान जा सकता है और जब नीति लागू थी तो दावे से इनकार नहीं विद्वान जा सकता है। हमारे विचार में, दुर्घटना के बाद इस तरह का विवाद स्वीकार्य नहीं है। जब हमने नोट किया है कि नीति का मुद्दा विश्वास पर आधारित है, तो अपीलार्थी का स्वाभाविक आचरण बाद की नीति जारी करने से पहले प्रत्यर्थी को नीति का उपयोग न करने के बारे में सूचित करके इस पहलू पर स्पष्ट होना चाहिए था।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

अग्रिम रसीद, राशि वापस करने के लिए या सहमति के साथ इसे तब उपयोग करने के लिए रखें जब इंजन क्रैंक शाफ्ट उपलब्ध हो। केवल अगर ऐसा मार्ग अपनाया जाता, तो अपीलार्थी को ऐसी याचिका दायर करने के लिए सुना जा सकता था, अन्यथा नहीं।²³ प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील के पास इस पहलू पर है

सी लार्क फिशरीज बनाम यूनाइटेड इंडिया के मामले में निर्णय पर भरोसा किया।

बीमा कंपनी और अन्य, (2008) 4 एस. सी. सी. 131 जिसमें समुद्री बीमा पॉलिसी की आवश्यकताओं और समुद्री योग्यता की निहित वारंटी पर विचार किया गया था और यह भी माना गया था कि अधिनियम की धारा 19 के अनुसार, बीमा उबररिमे फिदेई है, जिसका अर्थ है कि पॉलिसी जारी करना ट्रस्ट पर आधारित है। उसी प्रभाव के लिए, प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील ने सी ऑन्टशिप कंटेनर लाइन्स लिमिटेड बनाम सी ऑन्टशिप कंटेनर लाइन्स लिमिटेड के मामले में निर्णय पर भी भरोसा विद्वान है। डी. के. लाल और अन्य, (2010) 4 एस. सी. सी. 256।

24. इसलिए, हमारे द्वारा यहाँ ऊपर किए गए विचार को ध्यान में रखते हुए और वारंटी से संबंधित प्रावधानों और वर्गीकरण प्रमाण पत्र जारी करने के तरीके पर भी ध्यान देते हुए, तत्काल तथ्यों में अपीलार्थी यह स्थापित करने में विफल रहा कि वारंटी वर्ग का उनके द्वारा उल्लंघन नहीं किया गया था और उस संदर्भ में दुर्घटना के बिंदु पर समुद्री योग्यता या अन्यथा प्रासंगिक नहीं है। उस परिस्थिति में, हमारी राय है कि एन. सी. डी. आर. सी. मामले के प्रासंगिक पहलुओं पर अपने सही परिप्रेक्ष्य में विचार करने के बाद अपने निष्कर्ष पर पहुंच गया है, जिसमें हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं होगी।

25. तदनुसार, योग्यता से रहित होने के कारण अपील को बिना किसी आदेश के खारिज कर दिया जाता है।

26. लंबित आवेदन, यदि कोई हो, का निपटारा कर दिया जाएगा।

द्वारा तैयार किए गए हेडनोटः

याचिका खारिज कर दी गई।

दिव्या पांडे