ਕੇਸ ਵੇਰਵੇ

ਹਿੰਦ ਓਫਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ
ਬਨਾਮ
ਆਈ.ਐਫ.ਐਫ.ਸੀ.ਓ – ਟੋਕੀਓ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ
(2015 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 7228)

ਅਗਸਤ 09, 2023

[ਏ.ਐਸ. ਬੋਪੰਨਾ ਅਤੇ ਐਮ.ਐਮ. ਸੁੰਦਰੇਸ਼, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਮੁੱਖ ਨੋਟਸ

ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਮੁੱਦਾ: ਕੀ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ ਨੇ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜਵਾਬੀ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਨੁਬੰਧਕ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਉਸ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਡੁੱਬਣ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਜਾਣਕਾਰੀ ਛੁਪਾ ਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਉਪਭੋਗਤਾ ਸੁਰੱਖਿਆ – ਮਰੀਨ ਹਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ – ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ/ਖਾਮੀਆਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜੇ ਅਮਾਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਭਾਵੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ – ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੜਤਾਲ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ – ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ, ਜੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ:

ਫੈਸਲਾ: ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ (09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ), ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 09.11.2005 ਤੋਂ 08.11.2006 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ – ਪਿਛਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੌਰਾਨ, ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰੌਡਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ-ਜਵਾਬੀ ਨੇ ਉਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਰਕਮ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ – ਹਾਲਾਂਕਿ ਤੁਰੰਤ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਮੁਰੰਮਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕਰਨੀ ਸੀ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਈ ਗਈ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜੇ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਕੀ ਇਸ ਨੂੰ ਅਮੈਰੀਕਨ ਬਿਊਰੋ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਏ.ਬੀ.ਐਸ) ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ

ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਫੀ ਸੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਲਈ - ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣਾ ਸੀ ਕਿ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ - ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂਚ ਕਰੇ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਕਮ ਦਾ ਉਪਯੋਗ ਕਰਕੇ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ - ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਮੁਦਾਇ ਉੱਤੇ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਵੇ ਅਤੇ ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਖਾਰਜ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਵੈਧ ਬਣਾ ਦੇਣਗੇ - ਮੁਦਾਇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਯਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਦਖਲ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ - ਮਰੀਨ

ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963.

ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963 – ਧਾਰਾਵਾਂ 35, 37, 41(5) ਅਤੇ 55 – ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ –ਬਿਲਡਿੰਗ ਅਤੇ ਕਲਾਸਿੰਗ ਲਈ ਨਿਯਮ;

ਫੈਸਲਾ: ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ। ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਕਮੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ - ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਬੀਮਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਾਮੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇ ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਅਜਿਹੇ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮਾਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਵੱਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਾਮੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉਪਭੋਗਤਾ ਸੁਰੱਖਿਆ - ਮਰੀਨ ਹਲ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ - ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁਦਾਇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ - ਮੁਦਾਇ ਦਾ ਤਰਕ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਅੰਤਿਮ ਨਹੀਂ ਹਨ:

ਫੈਸਲਾ: ਅਜਿਹਾ ਤਰਕ ਮੁਦਾਇ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ - ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਖਾਮੀ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਈ ਗਈ ਸੀ - ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਤੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਦਸਿਆ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਕਤ ਖਾਮੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਈਆਂ ਗਈਆਂ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਇਸ਼ਾਰਾ ਸੁਣੀ-ਸੁਣਾਈ ਗੱਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਮੁਦਾਇ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਮੌਜੂਦ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ

ਉਪਭੋਗਤਾ ਸੁਰੱਖਿਆ – ਮਰੀਨ ਹੱਲ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਹੋਣ ਦੀ ਅਧੀਨ ਸੀ – ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਜੇਕਰ ਛੋਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ:

ਫੈਸਲਾ: ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣਾ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਵ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਿਆਨ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਛੋਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ – ਹਾਲਾਂਕਿ ਪਿਛਲੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਸਬਸਿਸਟੈਂਸ ਦੌਰਾਨ ਪੋਰਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ – ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਡੀਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਪਿਛਲੀ ਪਾਲਿਸੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਸਬਸਿਸਟੈਂਸ ਦੌਰਾਨ ਤਾਤਕਾਲਿਕ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ 09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇੰਜਣ ਦੀ ਬਦਲੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ – ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖਾਮੀਆਂ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ – ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਖਾਮੀਆਂ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦਾ ਪਾਲਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਪਣੇ ਆਪ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ – ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਗੱਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਤਦ ਪਤਾ ਚਲੀ ਜਦੋਂ ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 19.02.2007 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 09.11.2006 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ

ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ 03.12.2006 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ – ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਹਵਾਲੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਦਰਭ

ਸੀਯਾਕੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਉਪਭੋਗਤਾ ਮਾਮਲਾ ਨੰਬਰ 278 ਦੀ 2011 ਮਿਤੀ 21.03.2017; ਮਰੀਨ ਆਫਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਚਾਈਨਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (ਸਿੰਗਾਪੁਰ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਅਨੁ., (2006) 4 ਐਸ.ਐਲ.ਆਰ. 689 – ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2010) 7 ਐਸ.ਐਸ.ਸੀ. 386; [2010] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 61; ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਦੀਪ ਕੁਮਾਰ, (2009) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 787; [2009] 16 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 508 – ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਰੰਜਨਾ ਕੁਮਾਰੀ ਅਤੇ ਭਰਾ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, (2020) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 364; [2020] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 163; ਸੀ ਲਾਰਕ ਫਿਸ਼ਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਅਨੁ., 2008 (4) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 131; [2008] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 346; ਕੰਟੈਨਰ ਕੰਟੇਨਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਡੀ.ਕੇ. ਲਾਲ ਅਤੇ ਓਰਸ., 2010 (4) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 256; [2010] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 460 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਹੋਰ ਕੇਸ ਵੇਰਵੇ ਸਮੇਤ ਇੰਪਗਨਡ ਆਰਡਰ ਅਤੇ ਹਾਜ਼ਰੀਆਂ

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 7228 ਦੀ 2015।

ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਨਜ਼ਿਊਮਰ ਡਿਸਪਿਊਟਸ ਰੈਡਰੈਸਲ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 166 ਦੀ 2008 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 15.05.2015 ਤੋਂ।

ਹਾਜ਼ਰੀਆਂ:

ਕੇ. ਕੌਲ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਏ. ਚੌਧਰੀ, ਜੇ. ਕਡਕੋਟ, ਐਮ. ਚਤੁਰਵੇਦੀ, ਜੀ. ਅਦੁਸੁਮਿੱਲੀ, ਡੀ. ਡਬਲਿਊ. ਲੋਚਾਂਗਪਨਾ, ਮਿਸ ਇਰਾ ਕਸ਼ਾਨੀ, ਸਈਦ ਫਜ਼ਰ ਆਲਮ, ਅਥਰਵ ਗੌਰ, ਆਯੁਸ਼ਮਾਨ ਅਗਰਵਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਹਿੰਦ ਓਫਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਆਈ.ਐਫ.ਐਫ.ਸੀ.ਓ. – ਟੋਕੀਓ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ.

ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਥ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਅਧਿਵਕਤਾ, ਕੇ.ਵੀ. ਗਿਰੀਸ਼ ਚੌਧਰੀ, ਅਨੁਬਾਬ ਕੁਮਾਰ, ਡੀ. ਸਤਿਆ ਸਾਈ ਸੁਮੰਤ, ਰੇਵੰਤਾ ਸੋਲੰਕੀ, ਮਿਸ ਤਾਤਿਨੀ ਬਸੂ, ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਸ਼ਾਂਕ, ਮਿਸ ਨਿਥਪ੍ਰਿਯਾ ਕਰ, ਅਧਿਵਕਤਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਲਈ।

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਆਦੇਸ਼

ਫੈਸਲਾ

ਏ. ਐਸ. ਬੋਪੰਨਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

1. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਇਥੇ ਲਘੂ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ.") ਦੀ 15.05.2015 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੀ ਆਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2. ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਅੱਗੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੰਕਿਪਤ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 02.10.2006 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੀ ਪੈਂਥਰ (ਇਥੇ ਲਘੂ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਜਹਾਜ਼") ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਲਈ ਬੇਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਐਸਟਰੰਨ ਇਕੁਇਟੀਜ਼ ਐਸ.ਏ. ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਤੋਂ 'ਮਰੀਨ ਹਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ' ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਦਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰਬਰ 21212985 ਹੈ ਜੋ ਵੱਖ ਵੱਖ ਜੋਖਮਾਂ ਸਮੇਤ 'ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ' ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਬੀਮਾ ਰਕਮ ਰੁ. 8,26,92,000/- ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ 09.11.2005 ਤੋਂ 08.11.2006 ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਹੈ। ਮਰੀਨ ਹਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕੋਲ ਇੱਕ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਹੋਵੇ।

3. 22.02.2006 ਨੂੰ, ਜਹਾਜ਼ ਨੇ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਤੋਂ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਪੁੱਜਾਇਆ। ਧੀਰਜ ਓਫਸ਼ੋਰ ਸਰਵੇਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਅਡਜਸਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਨੇ 22.04.2006 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਰੰਭਿਕ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕ੍ਰੈਂਕਸ਼ਾਫਟਸ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡਸ ਮੁਰੰਮਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਾਏ ਗਏ। ਚੂੰਕਿ ਇੰਜਨ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਉਡੀਕ ਦਾ ਸਮਾਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਵਪਾਰਕ ਵਚਨਬੱਧਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਮੁੱਖ ਪੋਰਟ ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਖਰਚੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਦਾ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਰੁ.1,32,66,803/- ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਧੀਰਜ ਓਫਸ਼ੋਰ ਸਰਵੇਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਅਡਜਸਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਇੰਜਨ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਗਾਊ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 09.06.2006 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲਾ ਚੈੱਕ ਰੁ. 1,00,00,000/- ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ।

4. ਪਹਿਲੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਮਰੀਨ ਹਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰਬਰ 21306557 ਹੈ ਜੋ ਵੱਖ ਵੱਖ ਜੋਖਮਾਂ ਸਮੇਤ 'ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ' ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਬੀਮਾ ਰਕਮ ਰੁ. 8,26,92,000/- ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ 09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਹੈ। ਅਮਰੀਕਨ ਬਿਊਰੋ ਆਫ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਇਥੇ ਲਘੂ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਏ.ਬੀ.ਐਸ.") ਨੇ 29.09.2006 ਅਤੇ 14.10.2006 ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 19.10.2006 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨਾਲ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਨੇ 30.06.2009 ਤੱਕ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ। ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਵੱਲੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਟਰਕਚਰਲ ਅਤੇ ਮਕੈਨਿਕਲ ਫਿਟਨੈਸ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਹੈ।

5 ਅਫਸੋਸ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ, 03.12.2006 ਨੂੰ, ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਐਸ.ਐਲ.ਕਿਊ. ਕੰਪਲੈਕਸ, ਮੁੰਬਈ ਹਾਈ ਸਾਊਥ ਫੀਲਡ ਵੱਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਸੀ ਵੇਜ਼ 9' ਨਾਮਕ ਟੱਗ ਬੋਟ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਸਮੇਤ ਡੁੱਬ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ 8,26,92,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਨੁਸਾਰ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਆਕਲਨ ਕਰਨ ਲਈ ਐਮ/ਐਸ. ਜੇ. ਬਸ਼ੀਰ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਸਰਵੇਅਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਛੋਟੇ ਵਿੱਚ "ਸਰਵੇਅਰ") ਨੂੰ ਸਰਵੇਅਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ। ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਦੇਰੇ ਦੌਰਾਨ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲਕ/ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੇ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨੇ ਕੇਵਲ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 19.10.2006 ਨੂੰ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਦੇ ਕੌਂਟਰੀ ਮੈਨੇਜਰ ਨੇ ਵੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਜਹਾਜ਼ ਹੱਲ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਪੁੱਜਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹੀ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਅੱਤਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਰੂਲਜ਼ ਫਾਰ ਬਿਲਡਿੰਗ ਐਂਡ ਕਲਾਸਿੰਗ ਸਟੀਲ ਵੈਸਲਜ਼-2005 ਐਡੀਸ਼ਨ, ਪਾਰਟ I, ਚੈਪਟਰ 1, ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਹੈਡਿੰਗ 'ਸਸਪੈਂਡ ਅਤੇ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਰੱਦੀ' ਅਨੁਸਾਰ।

6 ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਧੀਰਾਜ ਆਫਸ਼ੋਰ ਸਰਵੇਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਅਡਜਸਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ 19.02.2007 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਸਥਾਈ ਮੁਰੰਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ 22.04.2006 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ "ਖਾਤੇ 'ਤੇ" ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਗਏ 1,00,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਿਆ ਜਾਵੇ।

7 ਉਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਚੂੰਕਿ 8,26,92,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 166 ਦੀ 2008 ਦਾਖਲ ਕਰਕੇ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ 8,26,92,000/- ਰੁਪਏ, ਕਮਾਈ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ 5,41,98,144/- ਰੁਪਏ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਸੰਪਤੀ 'ਤੇ 18% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ

ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਯਾਨੀ 2,93,61,324/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ।

8. ਸ੍ਰੀ ਨੀਰਜ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਸਾਰ, ਸਿੱਖਿਆ ਗਿਆ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(a) ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਏ.ਬੀ.ਐੱਸ ਕਲਾਸ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ, ਰੋਕਣ, ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ABS ਨੇ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੈਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਉਸ 'ਤੇ. ਕੋਈ ਵਾਪਸੀ, ਮੁਅੱਤਲੀ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ABS ਦੁਆਰਾ ਕਲਾਸ ਦਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਮੰਨਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(ਬੀ) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਲਾਸ ABS ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਰਟੀਫਾਈ ਕੈਟ ਇੱਕ ਸਖ਼ਤ ਸਰੀਰਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸੀ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ 14.10.2006 ਨੂੰ ABS ਦੁਆਰਾ।

(c) ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ਾਂ, ਲੋੜਾਂ ਸਨ ਜਾਂ ABS ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਜੋ ਹੋਣ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 1.2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਬਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਲਾਜ਼ 1.5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਨੁਕਸ ਦੇ ABS ਤੱਕ ਵਰਗ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਲਾਸ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਨੁਕਸ ਲਈ ਸਰਟੀਫਾਈ ਕੈਟ ਅਤੇ ਪਿਛਲੀ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਾਈ ਕੈਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਜਾਂ ਨੀਤੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ ਏ.ਬੀ.ਐੱਸ. ਅਤੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਕਲਾਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 1.1 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਵਾਰੰਟੀ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 1.4 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਅਤੇ ਏਬੀਐਸ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਲਾਸ ਬਣਾਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ।

(d) ਇਹ ਵੀ ਦਾਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 22.12.2006 ਨੂੰ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਵਿਚਕਾਰ ਮੀਟਿੰਗ ਦੀ ਗੱਲ ਸਿਰਫ ਸੁਣੀ-ਸੁਣਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਵਾਲੀ ਮੀਟਿੰਗ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ, ਬਿਨਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਲਈ ਬਿਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਧਾਰਾ 3 ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਦਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ- ਦ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਰਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ, (2010) 7 SCC 386.

9. ਸ੍ਰੀ ਦੇਵਦਤ ਕਮਾਥ, ਸੀਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵੱਡੇ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰਕਾਂ ਦਾ ਸਾਰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

(a) ਇਕਲੌਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਾ ਮੁੱਖ ਤਰਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਵੈਧ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਠੇਕੇਦਾਰੀ

ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਹੱਲ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਉਸ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਲੰਘਣ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ/ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਲਈ ਲੈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(b) ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਮਾਪਤੀ ਧਾਰਾ 4.1 ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ "ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਜ਼ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਲਟ ਨਾ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ, ਇਹ ਬੀਮਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਬਦਲਾਅ, ਜਾਂ ਬਦਲਾਅ, ਮੁਅੱਤਲੀ, ਬੰਦ ਹੋਣਾ, ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਉਸ ਦੇ ਅਗਲੇ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਬਦਲਾਅ, ਮੁਅੱਤਲੀ, ਬੰਦ ਹੋਣਾ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਇਸ ਬੀਮਾ ਦੇ ਧਾਰਾ 6 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਆਪਣੇ ਅਗਲੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਵੇ।"

(c) ਧਾਰਾ 6 ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰੇ, ਦਰਿਆ, ਝੀਲਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨੈਵੀਗੇਬਲ ਪਾਣੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

(d) ਪਾਲਿਸੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕਲਾਸ ਵਾਰੰਟੀ ਨੇ ਵਾਰੰਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਆਸ਼ਵਾਸਿਤ ਮਾਲਕ ਦਾ ਮੈਨੇਜਰ ਅਤੇ ਸੁਪਰਿੰਟੈਂਡੈਂਟਸ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਖਾਮੀਆਂ ਬਾਰੇ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਸ਼ਵਾਸਿਤ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਲਾਸ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਵਾਰੰਟੀ ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 39 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੱਹਿਲੇ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਾ ਦੱਸਣ ਦੁਆਰਾ ਉਲੰਘਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚੇ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਨੇ ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 35(3) ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਹੇਠ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੰਜੁਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਭਰਾ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, (2020) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 364 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

e ਇਹ ਹੋਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸੈਟਲਡ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਦਾ ਕਰਾਰ ਉਬੇਰੀਮਾਏ ਫਿਦੇਈ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 19 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ 09.06.2006 ਨੂੰ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਤੋਂ 1,00,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡਸ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ। ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰੰਭਿਕ ਰਿਪੋਰਟ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਕੰਮ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਨੇ 09.11.2006 ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਨਾ-ਖੁਲਾਸੇ ਨੂੰ ਗਲਤ ਬਿਆਨਬਾਜੀ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀ ਲਾਰਕ ਫਿਸ਼ਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਅਨੁ., 2008 (4) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 131; ਕੋਂਟਸ਼ਿਪ ਕੰਟੇਨਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਲਿੰਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਡੀ.ਕੇ. ਲਾਲ & ਓਰਸ., 2010 (4) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 256 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

10. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਹ ਕੇਸ ਸਨ ਜੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ ਵੱਲੋਂ ਚੁਕੌਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤੱਥ ਇਸੇ ਨੂੰ ਸੰਦਰਭਿਤ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ;

"ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਪੱਖ ਜਾਣਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਵੀ, ਕੋਈ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਏ.ਬੀ.ਐਸ ਤੋਂ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸਾਬਿਤ ਹੋ ਸਕੇ ਕਿ ਉਕਤ ਨੁਕਸਾਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕਰੈਂਕਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡਸ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹਨਾਂ ਵੱਲੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸਾਡੇ ਲਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਮੁੱਖ ਸਰਵੇਅਰ ਸ੍ਰੀ ਅਸ਼ੋਕ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਮੈਨੇਜਰ, ਸ੍ਰੀ ਆਰ.ਸੀ. ਭਵਨਾਨੀ ਨਾਲ ਮੁਲਾਕਾਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ 22.02.2006 ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸਥਾਈ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਗੰਭੀਰ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈਰਾਨ ਸਨ। ਸ੍ਰੀ ਬਸ਼ੀਰ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਵੀ ਸਰਵੇਅਰ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਆਰ.ਸੀ. ਭਵਨਾਨੀ ਨੇ ਸਰਵੇਅਰ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਜਹਾਜ਼ ਹੱਲ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਮੁਅੱਤਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਏ.ਬੀ.ਐਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਨਿਕਾਲੇ ਗਏ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਹੀ ਨਿਕਾਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਥੇ ਮੁੜ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

"ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 30.03.2006 ਤੋਂ 03.12.2006 ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨਾਲ ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ; ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਵਰਗੀਕਰਣ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੁਕਾ ਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਤੋਂ. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ 22.02.2006 ਨੂੰ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦਕਿ ਕ੍ਰੈਂਕਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਬਦਲਿਆ ਜਾਣਾ ਬਾਕੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਵੱਲੋਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਇਸ ਲਈ, ਵਿਚਾਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਲੁਕਾ ਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਨਤੀਜਤਨ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਬਿਨਾ ਕਲਾਸ ਦੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਸੀਵੇਜ਼-9 ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ ਸੀ. ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕੋਈ ਅਨੁਬੰਧਕ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਡੁੱਬਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇ."

"ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਕਿ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੱਥ ਨੂੰ ਛੁਪਾ ਕੇ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਅਸਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਅਨਿਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

11. ਇਸ ਲਈ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਕ੍ਰਿਤੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਇੱਕ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ 09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇੱਕ ਮਰੀਨ ਹੱਲ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸਵੀਕਾਰਿਤ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੇ 'ਸੀ ਵੇਜ਼ 9' ਨਾਮਕ ਇੱਕ ਟੱਗ ਬੋਟ ਨਾਲ 03.12.2006 ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੌਰਾਨ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ ਸੀ, ਇਹ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰਿਤ ਤੱਥਕ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਵਿੱਚ, ਇੰਟਰ ਅਲੀਆ, 'ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰੇ' ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਹ ਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ।

12. ਉਪਰੋਕਤ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਧਾਰਣ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਪਰਯਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਹੈ ਜੋ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਆਯਾਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 09.11.2005 ਤੋਂ 08.11.2006 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਿਛਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਦੌਰਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਧੀਰਾਜ ਓਫ਼ਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਰਾਸ਼ੀ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁਆਇਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਇਆ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਦਾ ਮੁੱਖ ਭਾਗ ਮੁਰੰਮਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਤੁਰੰਤ ਵਚਨਬੱਧਤਾਵਾਂ ਲਈ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਾਰਨ ਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਜੋੜਨ ਵਾਲੀਆਂ ਛੜਾਂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਸਮਾਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਬਦਲੀ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਰੁ. 1,00,00,000/- ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਜੋੜਨ ਵਾਲੀਆਂ ਛੜਾਂ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਕਤ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀ ਉਹੀ ਰਹੀ ਜੋ 19.02.2007 ਨੂੰ ਧੀਰਾਜ ਓਫ਼ਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੁਆਰਾ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਹੀ ਜਾਣਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੌਜੂਦਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜੋ 09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, 03.12.2006 ਨੂੰ ਵਾਪਰੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬੁਲਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

13 ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਪਾਲਿਸੀ ਅਧੀਨ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਮਾਨਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਰਾਡਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਕਾਰਨ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਨਾ-ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਪਿਛਲੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬਦਲਣ ਲਈ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹੁਣ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਚਿਤ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰੇ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ 'ਚ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

14. ਵਿਰੋਧੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਕੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮਾ ਐਕਟ, 1963, ਅਤੇ ਬਿਲਡਿੰਗ ਲਈ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਵਰਗੀਕਰਨ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ, 1963 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 35, 37, 41(5) ਅਤੇ 55 ਜੋ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"35. ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਕਿਸਮ।—(1) ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਗਲੇ ਭਾਗਾਂ 'ਚ ਵਾਰੰਟੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਕ ਵਾਅਦਾ ਵਾਰੰਟੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਵਾਰੰਟੀ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਬੀਮਾ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਇਹ ਵਾਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖਾਸ ਚੀਜ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਾਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਹਾਲਤ ਦੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਜਾਂ ਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। (2) ਇਕ ਵਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਗਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। (3) ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਵਾਰੰਟੀ, ਇਕ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਜੋਖਮ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਇਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ, ਪਾਲਿਸੀ 'ਚ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਗਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਈ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਤੇ ਬਿਨਾ ਅਸਰ ਪਾਏ।

37. ਪ੍ਰਗਟ ਵਾਰੰਟੀਆਂ।—(1) ਇੱਕ ਪ੍ਰਗਟ ਵਾਰੰਟੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। (2) ਇੱਕ ਪ੍ਰਗਟ ਵਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ,

ਜਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਉੱਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। (3) ਇੱਕ ਪ੍ਰਗਟ ਵਾਰੰਟੀ ਨਾਲ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਜਬ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਨਾ ਹੋਵੇ।

41. ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ—

(1) xxxxx

(2) xxxxx

(3) xxxxx

(4) xxxxx

(5) ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਜਦੋਂ, ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਯੋਗ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

55. ਸ਼ਾਮਲ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਨੁਕਸਾਨ।—(1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਖਿਲਾਫ ਖਤਰੇ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਹੈ, ਪਰ, ਉਪਰੋਕਤ ਅਧੀਨ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਖਿਲਾਫ ਖਤਰੇ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਣਿਆ ਹੈ। (2) ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ—

(a) ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾ ਖਿਲਾਫ ਖਤਰੇ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਨੁਕਸਾਨ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਕਰੂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇ; (b) ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦੇਰੀ ਕਾਰਨ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਦੇਰੀ ਬੀਮਾ ਖਿਲਾਫ ਖਤਰੇ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੋਵੇ; (c) ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਧਾਰਣ ਪਹਿਨਣ ਅਤੇ ਫਾੜਣ, ਸਧਾਰਣ ਰਿਸਾਵ ਅਤੇ ਟੁੱਟਫੁੱਟ, ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲੀ ਖਾਮੀ ਜਾਂ ਸੁਭਾਵ ਜਾਂ ਚੂਹਿਆਂ ਜਾਂ ਕੀੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੱਟ ਲਈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖਤਰੇ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਣਿਆ ਹੈ।"

15 ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਵਰਗੀਕਰਣ ਨਿਯਮ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:

"ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਂ-ਸਮਾਂ ਉੱਤੇ, ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜਾਂਚਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਕਮੇਟੀ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ, ਏਬੀਐਸ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਾਬੀਆਂ ਲਈ, ਸਰਵੇਕਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਖਰਾਬੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਠੀਕ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਜਾਂ ਵਰਗੀਕਰਣ, ਸਟੈਟਿਊਟਰੀ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਗੀਅਰ ਜਾਂਚਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਕਾਇਆ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਵਰਗੀਕਰਣ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰਨ, ਰੋਕਣ, ਮੁਅੱਤਲ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਵਰਗੀਕਰਣ ਦੀ ਮੁਅੱਤਲੀ ਜਾਂ ਰੱਦ ਤੁਰੰਤ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਰਗੀਕਰਣ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ:

i) ਜੇਕਰ ਸਰਵੇਕਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੱਕ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ii) ਜੇਕਰ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਜਾਂਚ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਕਾਇਆ ਜਾਂ ਬਕਾਇਆ ਰਹਿ ਗਏ ਨਿਰੰਤਰ ਜਾਂਚ ਆਈਟਮ ਪੂਰੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

iii) ਜੇਕਰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹੋਰ ਜਾਂਚਾਂ, ਵਾਰਸ਼ਿਕ, ਮਧਿਅਮ ਜਾਂ ਖਾਸ ਜਾਂਚਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ

iv) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ, ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਂ ਖਰਾਬੀ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

(10 ਅਗਸਤ 2004)

ਵਰਗੀਕਰਣ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬੀ, ਹਰਾਬੀ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ 7-1-1/7 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਮੁਰੰਮਤ ਨੂੰ ਬਿਊਰੋ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ 7-1-1/7 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ।

16. ਮਰੀਨ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ 1963 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ, ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਨੂਰ ਵਿੱਚ, ਵਰਗੀਕਰਣ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਬੀਮਾ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਖਾਮੀਆਂ ਜਾਂ ਖਰਾਬੀਆਂ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਅਜਿਹੇ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਸਮੇਤ ਖਰਾਬੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂਰ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਕੱਢੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਉੱਥੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਇਸ ਮੁਲਤਵੀ ਅਤੇ ਅਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬੀ ਜਾਂ ਹਰਾਬੀ ਮੁਰੰਮਤ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ।

17. ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਪਹਿਲੂ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਮੁੱਦਾ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਟਿਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਈ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਬੀ.ਐਨ.ਆਈ.ਸੀ. ਅੱਗੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਇਹ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੀ ਇਸ ਨੂੰ ਏ.ਬੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਿੱਥੇ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਨ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੂਚਿਤ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣਾ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਈ ਗਈ ਸੀ।

18 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੇਯਾਕੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਵਿੱਚ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਗੇ, ਜੋ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਮਾਮਲਾ ਨੰਬਰ 278 ਦੀ 2011 ਮਿਤੀ 21.03.2017 ਨੂੰ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾ ਸਕੀਏ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਪੁੱਛਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਖਾਮੀਆਂ/ਘਾਟਾਂ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਦਿਆਂ ਅਸੀਂ ਇੱਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਕਤ ਫੈਸਲਾ ਸਹਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜੋ ਖਾਮੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਸਨ ਉਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜਾਣੀਆਂ ਜਾ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਨੇ ਉਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਰਕਮ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁਰੰਮਤ ਨਾਲ ਤੁਰੰਤ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਬਦਲਾਅ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂਚ ਕਰੇ ਕਿ ਕੀ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਕਮ ਦੀ ਵੱਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਵੇ ਅਤੇ ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਲਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਦਸਾਏ ਗਏ ਖਾਰਜ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਵੈਧ ਬਣਾ ਦੇਣਗੇ।

19 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਮਰੀਨ ਆਫਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਚਾਈਨਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (ਸਿੰਗਾਪੁਰ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, (2006) 4 ਐਸ.ਐਲ.ਆਰ. 689 ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੀ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾ ਮੁੱਦਾ ਸੀ ਅਤੇ, ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕੀ ਅਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਮੌਜੂਦਾ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਅਯੋਗਤਾ ਹੀ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਨੁਕਸਾਨ/ਖਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰਨਾ ਹੀ ਮੁੱਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

20. ਹੋਰ, ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਦੀਪ ਕੁਮਾਰ, (2009) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 787 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਸਿੱਖਿਆ ਵਾਲੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਰਵੇਅਰ ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਅੰਤਿਮ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਹਿਲਾ ਦੋਸ਼ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਖਾਮੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਵਾਲੇ ਵਕੀਲ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਜੋ ਕਿ ਸੁਣੀ-ਸੁਣਾਈ ਗੱਲ ਹੈ, 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੱਖੋਂ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਰਵੇਅਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਕਾਰਕ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਦੀਪ ਕੁਮਾਰ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਰਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2010) 7 ਐਸ.ਐਸ.ਸੀ. 378 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਸਿੱਖਿਆ ਵਾਲੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਰਵੇਅਰ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਵੀ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ।

21. ਵਾਰੰਟੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਜੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ ਬੁਦਰਸ (ਐਮ.ਪੀ.) ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2020) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 364 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਵਾਲੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਵਾਲੇ ਵਾਲੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ:

"19. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਆਏ ਕਾਮਨ-ਲਾ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਹੋਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸਬੰਧੀ ਸਹੀ ਵੇਰਵੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਯਕੀਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤਦ ਵੀ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।"

32. ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ 'ਤੇ ਕੁਝ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 35(3) ਇਸ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੀ ਨਾ-ਪਾਲਣਾ ਨਾਲ ਜੋਖਿਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅਸਰ ਨਾ ਪਏ। ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਭਾਵ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 35(3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਨਤੀਜਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਮੁਕਤੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਮੁਕਤੀ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

35. ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮਰੀਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਚੁਣਾਵ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਗੈਰ-ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਹੈ। ਬਲਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ "ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ." ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ [ਐਵਰਬ੍ਰਾਈਟ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਜ਼ ਪੀਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਕਸਾ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਪੀਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, 2001 ਐਸਜੀਸੀਏ 24] ਅਤੇ ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ [ਕਾਮ ਹਿੰਗ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ (ਹਾਂਗ ਕਾਂਗ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦ ਪੀਪਲਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਆਫ਼ ਚਾਈਨਾ (ਹਾਂਗ ਕਾਂਗ) ਲਿਮਿਟੇਡ, (2010) 4 ਐਚਕੇਐਲਆਰਡੀ 630] ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਗੈਰ-ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਮਰੀਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕੇਵਲ ਔਪਚਾਰਿਕ ਜਾਰੀਕਰਨ ਨੇ "ਸਵੀਕਾਰਤਾ"/ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਘਾਟ ਦੀ ਛੋਟ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।

40. ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰੇ ਕਿ ਉਹ ਕਰਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰੇਗਾ, ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਬੀਮਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਗਿਆਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੇਵਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣਾ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਛੋਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਿਰਫ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣਾ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਪਸ਼ਟ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਪਿਛਲੇ ਮਿਆਦ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੌਰਾਨ ਪੋਰਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਈ ਇੱਕ ਦਾਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਖਾਤੇ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਵੱਲ ਅਗਵਾਈ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਡੀਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਿਛਲੀ ਪਾਲਿਸੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ 09.11.2006 ਤੋਂ 08.11.2007 ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਇੰਜਣ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਲਾਸ ਸੋਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਪਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਖਾਮੀਆਂ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਵਰਗੀਕਰਣ

ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਪਣੇ ਆਪ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਗੱਲ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਚਲਿਆ ਜਦੋਂ ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 19.02.2007 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 09.11.2006 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ 03.12.2006 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

22 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਨੇ, ਆਪਣੇ ਤਰਕ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬਾਰ-ਬਾਰ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਗਵਾਈ ਗਈ 1,00,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਹੀ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਸੀ ਤਾਂ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਤਰਕ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਭਰੋਸੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਵਹਾਰ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਸਾਫ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅਗਲੀ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਗਵਾਈ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾ-ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ, ਰਕਮ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣਾ ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਇੰਜਣ ਕ੍ਰੈਂਕ ਸ਼ਾਫਟ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ। ਸਿਰਫ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਰਸ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਹੀਂ।

23. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਸੀ ਲਾਰਕ ਫਿਸ਼ਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ & ਅਨੁ., (2008) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 131 ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਰੀਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਅਣਕਹੀ ਗਾਰੰਟੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 19 ਅਨੁਸਾਰ, ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਉਬੇਰੀਮੇ ਫਿਦੇਈ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਭਰੋਸੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕੈਂਟਸ਼ਿਪ ਕੰਟੇਨਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਡੀ.ਕੇ. ਲਾਲ & ਓਰਸ., (2010) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 256 ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

24. ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਇੱਥੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਸਬੰਧੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਕਲਾਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਇਸ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

25. ਤਦਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਿਨਾਂ।

26. ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

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