[2024] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 355: 2024 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ.ਸੀ 431

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਬਨਾਮ

ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2023 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 1496)

16 ਮਈ 2024

[ਪਾਮੀਦੀਘੰਟਮ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਸਿਮਹਾ* ਅਤੇ ਅਰਵਿੰਦ ਕੁਮਾਰ, ਜੇਜੇ.]

ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮੁੱਦਾ

ਮਾਮਲਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੁਲ ਦੇ ਢਹਿ ਜਾਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

ਹੈੱਡਨੋਟਸ

ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1986 ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ - ਵਿਆਖਿਆ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ -ਬੀਮੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਪੁਲ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਚਰਬੀ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਰਿਪੋਂਸਡੈਂਟਸ-ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਸ ਡਿਜ਼ਾਇਨ, ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਰਵੇਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਵੀ - ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ - ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਪੁਲ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ-ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਰੱਦ ਹੋਣ ਦੇ ਲਗਭਗ 2 ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਾਰੇ ਖਪਤਕਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ। ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ - ਸ਼ੁੱਧਤਾ:

ਫੈਸਲਾ: ਬੀਮਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਹੈ - ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ - ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਵਿਚ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ-ਅਪੀਲੈਂਟਸ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਬੋਝ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ-

ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਬੂਤ ਸਨ- ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ-ਇਹ ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦੀ ਕਮੀ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ, ਕੁਆਲਿਟੀ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਵਰਗੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਨੇ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ - ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਦਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ-ਸਰਵੇਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਖੰਡਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਤੰਤਰ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਸਿਧਾਂਤਕ ਸਨ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਐਨਐਚਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਆਰਥਿਕ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਲਾਗੂ ਧਾਰਾ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਹੋਰ ਠੋਸ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ- ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। [ਪਾਰਾ 16, 18, 20.3, 21, 23, 26, 28-30)

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸੋਨੀ ਚੈਰਿਅਨ [1999] ਸਪਲਾਈ. 1 ਐਸਸੀਆਰ 622: (1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 451; ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਲੇਵਿਸ ਸਟ੍ਰਾਸ (ਇੰਡੀਆ) (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ [2022] 10 ਐਸਸੀਆਰ 231: (2022) 6 ਐਸਸੀਸੀ 1; ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜੇਸ਼ਵਰ ਸ਼ਰਮਾ [2018] 14 ਐਸਸੀਆਰ 1181: (2019) 2 ਐਸਸੀਸੀ 671; ਕੇਨਰਾ ਬੈਂਕ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [2020] 7 ਐਸਸੀਆਰ 498: (2020) 3 ਐਸਸੀਸੀ 455; ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਮਯਾਨੱਲੁਰ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਐਗਰੀਕਲਚਰਲ ਕੋਪ। ਬੈਂਕ [1999] ਸਪਲਾਈ 4 ਐਸਸੀਆਰ 329: (1999) 8 ਐਸਸੀਸੀ 543; ਟੈਕਸਕੋ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਪੀ. ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏ.ਆਈ.ਜੀ. ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [2022] 9 ਐਸਸੀਆਰ 1031: (2023) 1 ਐਸਸੀਸੀ 428; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੈਦਿਕ ਰਿਜ਼ੋਰਟਸ ਅਤੇ ਹੋਟਲਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ [2023] 7 ਐਸਸੀਆਰ 419: (2023) ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 648; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਈਸ਼ਰ ਦਾਸ ਮਦਨ ਲਾਲ [2007] 2 ਐਸਸੀਆਰ 1014: (2007) 4 ਐਸਸੀਸੀ 105; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹਰੇਸ਼ਵਰ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜਿਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ [2021] 8 ਐਸਸੀਆਰ 895: (2021) ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 628- ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਐਕਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986; ਪੀਨਲ ਕੋਡ, 1860

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਕੀਵਰਡਸ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ; ਬੀਮਾ ਕਲੇਮ ਜਾਰੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੋ; ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜੋਖਮ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ; ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ; ਸਰਵੇਖਣ ਰਿਪੋਰਟ: ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ; ਬੀਮਾ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਖੰਡਨ; ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ; ਬੀਮਾ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ; ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ: ਬੋਝ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ।

ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਕੇਸ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2023 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 1496

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ 16.01.2023 ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਸੀ. 2019 ਦਾ ਨੰਬਰ 160

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਹਾਜ਼ਰੀ

ਡਾ: ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨੂ ਸਿੰਘਵੀ, ਨੀਰਜ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਮਿਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕੇ ਐਨਾਟੋਲੀ ਸੇਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਚੁਬਲੇਮੀਆ ਚਾਂਗ, ਪ੍ਰਾਂਗ ਨਿਊਮਾਈ, ਐਡਵ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਦਾਮਾ ਸ਼ੇਸ਼ਾਦਰੀ ਨਾਇਡੂ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਮਹੇਸ਼ ਅਗਰਵਾਲ, ਰਿਸ਼ੀ ਅਗਰਵਾਲਾ, ਅੰਕੁਰ ਸਹਿਗਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐੱਸ. ਲਕਸ਼ਮੀ ਲਾਇਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਵੇਸ਼ਾ ਪਾਧੀ, ਹਿਮਾਂਸ਼ੂ ਸਾਰਸਵਤ, ਈ.ਸੀ. ਅਗਰਵਾਲਾ, ਐਡਵ. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਹੁਕਮ

ਨਿਰਣਾ

ਪਾਮੀਘੰਟਮ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਸਿਮ੍ਹਾ, ਜੇ.

1. ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰ. ਲਿਮਟਿਡ, ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ') ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ 16.01.2023 ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ 2019 ਦੀ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰ. 160 ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਐਪ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। 39,09,92,828/-।

2. ਤੱਥ: ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇਅ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ('ਐਨਐਚਏਆਈ'), ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 3 ਇੱਥੇ, ਕੋਟਾ, ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿਖੇ ਐਨਐਚ-76 'ਤੇ ਚੰਬਲ ਨਦੀ ਦੇ ਪਾਰ ਇੱਕ ਕੇਬਲ-ਸਟੇਡ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਉੱਦਮ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 2. ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮੁੱਲ ਰੁਪਏ ਸੀ। 213,58,76,000/-। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਕੰਮ 40 ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ

ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਂਝੇ ਉੱਦਮ ਨੂੰ 6 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਉਕਤ ਪੁਲ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦਾ ਕੰਮ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ 2 ਸਾਲ 'ਨੁਕਸ-ਸੂਚਨਾ ਦੀ ਮਿਆਦ' ਸੀ। ਐਨਐਚਏਆਈ ਨੇ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਮੈਸਰਜ਼ ਲੁਈਸ ਬਰਜਰ ਗਰੁੱਪ ਇੰਕ. (ਯੂ.ਐੱਸ.ਏ.) ਅਤੇ ਮਿਸ ਸੀਓਡਬਲਿਊਆਈਡੀ (ਮਿਸ ਸੀਓਡਬਲਿਊਆਈਡੀ) ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਾਂਝੇ ਉੱਦਮ ਨੂੰ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੀ ਸੌਂਪੀਆਂ।

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਆਲ ਰਿਸਕ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਨਐਚਏਆਈ ਦੇ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਇਨਫਰਾਸਟ੍ਰਕਚਰ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਨਾਲ ਮੈਸਰਜ਼ ਗੈਮਨ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਪਾਲਿਸੀ ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੰਬਰ 011900/44/07/03/60002 ਤੋਂ 201052 ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੇਵੀ ਠੇਕੇਦਾਰ ਵਜੋਂ। 04.12.2011 ਨੂੰ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਲਈ ਰੁ. 213,58,76,000/-। ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਸੈਕਸ਼ਨ I-ਮਟੀਰੀਅਲ ਨੁਕਸਾਨ:

1. ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ (ਇੱਥੇ ਸ਼ਾਮਲ ਬੇਦਖਲੀ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਇੱਥੇ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਕਿ ਜੇਕਰ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਬੀਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ (ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਜਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਉਸਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ, ਇੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਦਲਣ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਕੰਪਨੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਰੇਕ ਆਈਟਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਕਮ ਤੱਕ ਅਜਿਹੇ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗੀ ਜਾਂ ਠੀਕ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕੁੱਲ ਬੀਮਿਤ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਮਲਬੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਲਈ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀ ਵੀ ਕਰੇਗੀ ਪਰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਾਰੀ ਰਕਮ (ਜੇ ਕੋਈ ਹੈ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਿਰਫ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਮਿਆਦੀ ਮਲਬਾ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਇਦਾਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਲਬੇ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।"

"ਸੈਕਸ਼ਨ-1 ਤੋਂ ਛੋਟ
ਕੰਪਨੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ;

ਏ) ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹਰੇਕ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਰਕਮ;

ਬੀ) ਸਿਰਫ਼ ਵਸਤੂ-ਸੂਚੀ ਲੈਣ ਵੇਲੇ ਲੱਭਿਆ ਗਿਆ ਨੁਕਸਾਨ;

ਸੀ) ਸਧਾਰਣ ਵਿਗਾੜ ਅਤੇ ਅੱਥਰੂ, ਵਾਯੂਮੰਡਲ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਘਾਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਵਿਗੜਨਾ ਜਾਂ ਹੋਰ, ਜੰਗਾਲ, ਪੇਂਟ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪਾਲਿਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਸਤਹਾਂ ਨੂੰ ਖੁਰਚਣਾ ਜਾਂ ਕੱਚ ਦਾ ਟੁੱਟਣਾ;

ਡੀ) ਨੁਕਸਦਾਰ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸਾਨ:

ਈ) ਨੁਕਸਦਾਰ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਰੀਗਰੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਪਰ ਇਹ ਬੇਦਖਲੀ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਸਤੂਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਐਫ) ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੁੱਟੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਜਾਂ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲਾਗਤ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਰੀਰਕ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਹੋਵੇ
ਜੀ) ਫਾਈਲਾਂ, ਡਰਾਇੰਗਾਂ, ਖਾਤਿਆਂ, ਬਿੱਲਾਂ, ਮੁਦਰਾ, ਸਟੈਂਪਾਂ, ਡੀਡਾਂ, ਕਰਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੂਤ, ਨੋਟਸ, ਪ੍ਰਤੀਭੂਤੀਆਂ, ਚੈਕ, ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ, ਬਕਸੇ, ਕਰੇਟ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ;
ਐਚ) ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਇਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਮੰਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸੁਹਜ ਸੰਬੰਧੀ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀਆਂ ਕਮੀਆਂ ਸਮੇਤ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ;
ਆਈ) ਸੜਕ ਦੀ ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਾਟਰਬੋਮ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਜਾਂ ਤੈਰਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ/ਕਰਾਫਟ/ਬਾਰਜਾਂ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਮਾਊਂਟ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਿਤ ਜਾਂ ਫਿਕਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਸ਼ੀਨਾਂ/ਉਪਕਰਨਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ।"

4. ਉਸਾਰੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਸੰਬਰ, 2007 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਉਸਾਰੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, 24.12.2009 ਨੂੰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਪੁਲ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਢਹਿ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ 48 ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। 26.12.2009 ਨੂੰ ਸ.

ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲੇ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ (ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ) ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਕੱਤਰ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਹੇਠ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 'ਮਾਹਰ ਕਮੇਟੀ) ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਕੰਮ ਢਹਿ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ, 1860 ਦੀ ਧਾਰਾ 304/308 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਂ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਐਫਆਈਆਰ ਵੀ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 19.03.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਅੰਤਮ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਈ ਨੁਕਸ ਕਾਰਨ 48 ਜਾਨਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ।

5. ਐਨਐਚਏਆਈ ਨੇ 29.12.2009 ਨੂੰ ਘਟਨਾ ਬਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਦੇ ਡੈਪੂਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਇੱਕ ਸਰਵੇਅਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 06.01.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉਸਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਮੰਗੇ। ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਧੁੰਦਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। 151,59,94,542/-।

6. ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਨੇ 07.08.2010 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ। ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

8.2.2 ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ

8.2.2.1 ਢਾਂਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਸਫਲਤਾਵਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਪੜਾਵਾਂ ਦੌਰਾਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਚੰਬਲ ਪੁਲ ਦਾ ਹਾਦਸਾ ਇੱਕ ਅਚਾਨਕ ਅਤੇ ਘਾਤਕ ਢਾਂਚਾਗਤ ਅਸਫਲਤਾ ਸੀ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੁਲ ਆਪਣੇ ਨਾਜ਼ੁਕ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸੀ। [...]

8.2.2.2 [...] ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੈਰਾ 5.8 ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਥਿਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪਲ ਉਲਟਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੇਸ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਪਾਈਲਨ ਦੀ ਬੇਕਾਬੂ ਰੋਟੇਸ਼ਨ ਵਾਪਰੇਗੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਡਿੱਗਣ ਨਾਲ ਗਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਅਸਫਲਤਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੈਟਾਪਲਟ ਐਕਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਪੈਨ P3-P4, (ਜਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰੈੱਸਟੈਸਿੰਗ ਕੇਬਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ) ਨੂੰ ਲਗਭਗ 100 ਮੀਟਰ ਦੂਰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

8.2.2.3 ਪੈਰਾ 8.2.2.2 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸਪੈਨ P3-P4 ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ, ਮਾੜੀ ਕਾਰੀਗਰੀ, ਅਚਾਨਕ ਲੋਡ, ਸਬ-ਸਟੈਂਡਰਡ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ P4 ਵਿੱਚ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਜਾਂ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। [...]

8.2.2.4 ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਉੱਥੇ ਵਾਧੂ ਸਥਿਰਤਾ ਯੰਤਰ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੈਰਾ 8.2.2.1 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ) ਤਾਂ ਚੱਕਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਰੋਟੇਸ਼ਨਲ ਸੰਜਮ ਦੇ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ P3-P4 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨੀ ਦੇ ਲਹਿਜ਼ੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਚੱਕਰ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਢਹਿ ਨਾ ਹੁੰਦਾ।"

7. ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਅੰਤਮ ਸਿੱਟੇ ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"ਸੰਕਲਪ

9.1 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਪਲਬਧ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਤੋਂ, ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਏ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦੀ ਘਾਟ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਅਤੇ ਸਪੈਨ P3-P4 ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਵਰਗੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਨੇ ਇਸ ਪੁਲ ਦੇ ਢਹਿਣ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਢਹਿਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਲਈ ਟਰਿੱਗਰ ਫ਼ਾਰਮ ਟਰੈਵਲਰ ਦੇ ਸਹਿਯੋਗੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਚਾਨਕ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਵਾਧੂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਪਦਾ ਹੈ."

9.2 ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਡਿਜ਼ਾਇਨ-ਬਿਲਡ "ਟਮਕੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਹੈ ਜੋ ਕੇਬਲ ਸਟੇਡ ਬ੍ਰਿਜ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਜਾਂਚ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਢਹਿਣ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਠੇਕੇਦਾਰ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ - ਗੈਮਨ (ਜੇਵੀ) ਦੀ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਢਾਂਚਾ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਢਾਂਚਾ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਢਾਂਚਾ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਗਿਰਾਵਟ ਉਹ ਸਪੈਨ P3-P4 ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਕਾਰੀਗਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

9.3 ਇਸ ਪੁਲ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿਸਟਰਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ-ਗੈਮਨ (ਜੇਵੀ) ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਮੀਆਂ ਆਈਆਂ ਹਨ

ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਵਿੱਚ, ਇਸਦੇ ਲਈ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੈਸਰਜ ਸਿਸਟਰਾ ਦੀ ਵੀ ਹੈ

9.4 ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਸੁਪਰਵਿਜ਼ਨ ਕੰਸਲਟੈਂਟ ਮੈਸਰਜ਼ ਐਲਬੀਜੀ-ਕੋਵੀ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਕੋਵੀ ਦੁਆਰਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਦੀ ਪਰੂਫ-ਚੈਕਿੰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੁਪਰਵਿਜ਼ਨ ਕੰਸਲਟੈਂਟ ਕਾਰੀਗਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਰਗਰਮ ਨਹੀਂ ਰਹੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ/ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਸਲਾਹਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਸਹੀ ਸਮੀਖਿਆ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਵੱਡੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਗਰਾਨੀ ਸਲਾਹਕਾਰ ਇਹਨਾਂ ਕਮੀਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

9.5 ਮੈਸਰਜ਼ ਫਰੇਸੀਨੇਟ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿਊਂਡਈ ਨੂੰ ਕੰਟੀਲੀਵਰ ਨਿਰਮਾਣ, ਪੋਸਟ-ਟੈਂਸ਼ਨਿੰਗ ਕੰਮ ਅਤੇ ਸਟੇਅ ਕੇਬਲਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਫਾਰਮ ਟ੍ਰੈਵਲਰ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਸਥਾਪਨਾ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਏਜੰਸੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਢਹਿਣ ਲਈ ਟਰਿੱਗਰ ਫਰੇਸੀਬਾਰ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਟਰੈਵਲਰ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਏਜੰਸੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

9.6 ਢਾਂਚਾ ਢਹਿਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਜੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਦੀ ਵੰਡ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ (ਐਨਐਚਏਆਈ) ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਅਤੇ ਐਨਐਚਏਆਈ ਨਾਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅੱਗੇ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

8. 06.12.2010 ਨੂੰ, ਐਨਐਚਏਆਈ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। 1 ਅਤੇ 2 ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਬੁਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਉਂ ਨਾ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਨਐਚਏਆਈ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ।

9. ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ 28.02.2011 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ। ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਸ਼ੁੱਧ ਘਾਟੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ. 39,09,92,828/-, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬੀਮੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 21.04.2011 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

10. 17.06.2011 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ i) ਮਿਸਟਰ ਜੈਕ ਕੰਬੋਲਟ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਕੁਝ ਸੁਤੰਤਰ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ; ii) ਮੈਸਰਜ਼ ਸੈਟਰਾ/ਸੀਟੇ (ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਭਾਗ); ii) ਮੈਸਰਜ਼ ਹੈਲਕਰੋ ਗਰੁੱਪ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ iv) ਏਈਕਾਮ ਏਸ਼ੀਆ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮਾਹਰ ਹਨ।

11. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਖੰਡਨ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਮਿਤੀ 17.04.2017 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਅਸਲ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਮਿਤੀ 17.04.2017 ਦੇ ਉਕਤ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਸਬੰਧਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"ਅਸੀਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ: 17011/27/2006-ਕੋਟਾ/CAR/RJ-05/3909, ਮਿਤੀ 18.01.2017 ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਪੱਤਰ ਹਵਾਲਾ HZ-6718, ਮਿਤੀ 04.02.2017 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਸਾਡੀ ਚੈਨਈ ਵਿਖੇ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਫਤਰੀ ਮੀਟਿੰਗ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨੁਕਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਏ ਹਨ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸਾਨੂੰ ਉਸ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਾਡੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਅਫ਼ਸੋਸ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।"

12. ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ 31.07.2017 ਤੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ। ਪੁਲ ਦਾ ਉਦਘਾਟਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 29.08.2017 ਤੋਂ ਜਨਤਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ।

13. ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਲਗਭਗ 2 ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ, 24.01.2019 ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਅੱਗੇ 2019 ਦੀ ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 160 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ।

14. ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ: ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੀਪੀਏ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੰਖੇਪ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਤੱਥ ਦੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਵਾਲਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇਤਰਾਜ਼ ਵੀ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸੀਮਾ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ 17.04.2017 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ 21.04.2011 ਤੋਂ।

14.1 ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਧੂਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿੱਗਣ ਦੇ ਸਹੀ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ i) ਮਿਸਟਰ ਜੈਕ ਕੰਬੋਲਟ, ii) ਹਾਲਕ੍ਰੋ ਗਰੁੱਪ, ii) ਸੇਟਰਾ ਅਤੇ iv) ਏਈਕੋਮ ਏਸ਼ੀਆ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਕਸੂਰਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ।

14.2 ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਐਨਐਚਏਆਈ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਪੁਲ ਦੇ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਐਨਐਚਏਆਈ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਪਾਇਆ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

14.3 ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ 39,09,92,828/-9% p.a 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ। ਖੰਡਨ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ, ਭਾਵ, 21.04.2011।

14.4 ਅਜੀਬ ਗੱਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 16.01.2023 ਨੂੰ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਡੈਂਡਮ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਜੋੜ ਅਣਡਿੱਠਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੈਰੇ 28 ਅਤੇ 29 ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। 151,59,94,542/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ 39,09,92,828/-। ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਇੱਥੇ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"32. ਇੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1, ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 27.02.2010 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ 293,67,17,876 ਦਾ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਕਲੇਮ ਸਟੇਟਮੈਂਟ ਸਰਵੇਅਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸਨੂੰ 07.03.2010 ਦੀ ਈ-ਮੇਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 149,87,44,914/- ਇਸ ਨੂੰ 24.06.2010 (ਦਾਅਵੇ ਸਟੇਟਮੈਂਟ 28,29,15,604 ਦੇ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ 2) ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

10,01,65,232) ₹151,59,94,542/- ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਦਾਅਵੇ ਲਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ₹39,09,92,828/- ਕੀਤਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 739,09,92,828/- ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਬੀਮੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਪਰ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ₹151,59,94,542/- ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

33. ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ₹151,59,94,542/- ਦੀ ਰਕਮ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ @9% ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭਾਵ। 21.04.2011 ਅਸਲ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ, ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 8 ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਰਕਮ @ 12% p.a. ਉਕਤ ਮਿਆਦ ਲਈ. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ₹50,000/- ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਵੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।"

15. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਦਾਮਾ ਸ਼ੇਸ਼ਾਦਰੀ ਨਾਇਡੂ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੈਰੇ 28 ਅਤੇ 29 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। 151,59,94,542/-। ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਇਕਪਾਸੜ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੋਧ ਸਕਦਾ ਹੈ। 39,09,92,828/- ਤੋਂ ਰੁ. 151,59,94,542/-, ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣੇ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹੈਰਾਨੀ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਖੁਦ ਲਿਖਤੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। 39,09,92,828/-। ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਪੇਸ਼ਗੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ। 39,09,92,828/-, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸਾਨੂੰ ਹੋਰ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

16. ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ: ਬੀਮਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ', ਜੋ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤੀ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

---

1 ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੋਨੀ ਚੈਰੀਆਨ (1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 451

2 ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲੇਵਿਸ ਸਟ੍ਰਾਸ (ਇੰਡੀਆ) (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ (2022) 6 ਐਸਸੀਸੀ 1

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

17. ਟੇਕਸਕੋ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਪੀ. ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਬੀਮੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਦੀ ਦਲੀਲ ਅਤੇ ਅਗਵਾਈ ਕਰੇ।" ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।" ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ 'ਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਐਂਕਰ ਕਰਨਗੇ।

18. ਆਪਣੇ ਖੰਡਨ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀ ਐਸ. ਅਨੰਤਾ ਪਦਮਨਾਭਨ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਜਾਂਚ RW 2 ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਸਾਬਕਾ ਵਜੋਂ ਸਰਵੇਖਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ। RW 2/2. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸੁਤੰਤਰ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਵਜੋਂ ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਹਰ ਨੂੰ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਟੈਕਸਕੋ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬੋਝ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

19. ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲੇ (MORTH') ਦੁਆਰਾ ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ (ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ) ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਕੱਤਰ, ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਐਚ. ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀ ਨਿਨਾਨ ਕੋਸ਼ੀ ਡੀਜੀ (ਆਰਡੀ) ਅਤੇ ਏਐਸ (ਸੇਵਾਮੁਕਤ), ਪ੍ਰੋ: ਮਹੇਸ਼ ਟੰਡਨ, ਬ੍ਰਿਜ ਸਪੈਸ਼ਲਿਸਟ, ਅਤੇ ਪ੍ਰੋ: ਏ.ਕੇ. ਨਾਗਪਾਲ, ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਿਭਾਗ, ਆਈਆਈਟੀ ਦਿੱਲੀ। ਅਸੀਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਮੁਹਾਰਤ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ

---

3 ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ਿਓਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜੇਸ਼ਵਰ ਸ਼ਰਮਾ (2019) 2 ਐਸਸੀਸੀ 671; ਕੈਨਰਾ ਬੈਂਕ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (2020) 3 ਐਸਸੀਸੀ 455;

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਮਯਾਨੱਲੂਰ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਐਗਰੀਕਲਚਰਲ ਕੋਆਪ. ਬੈਂਕ (1999) 8 ਐਸਸੀਸੀ 543

4 [2022] 9 ਐਸਸੀਆਰ 1031 : (2023) 1 ਐਸਸੀਸੀ 428

5 ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੈਦਿਕ ਰਿਜ਼ੋਰਟਸ ਐਂਡ ਹੋਟਲਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, 2023 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 648

6 ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਈਸ਼ਰ ਦਾਸ ਮਦਨ ਲਾਲ, 2007 (4) ਐਸਸੀਸੀ 105

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ. ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂਬਰ ਸੁਤੰਤਰ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮਾਹਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵਾਂਗੇ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀ ਬਾਰੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੀ ਰਾਏ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਜਾਂ ਮੁਹਾਰਤ ਦੀ ਘਾਟ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਉਸਦੀ ਰਾਏ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਮੇਟੀ ਆਪਣੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਸੀ।

20. ਪੁਡਿੰਗ ਦਾ ਸਬੂਤ ਇਸ ਦੇ ਖਾਣ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਸੀਂ ਤੁਰੰਤ ਮਾਹਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵਾਂਗੇ। ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖਿਆ:

"5.1.2 ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਬਿਲਡ ਕੰਟਰੈਕਟ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ-ਗੈਮੋਨ (ਜੇਵੀ) ਨੇ ਫਰਾਂਸ ਦੀ ਮਿਸ ਸਿਸਟ੍ਰਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਐਮ.ਐਸ.ਐਸ.ਐਸ.ਐਸ.ਐਸ.ਐਸ.ਟੀ.ਆਰ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਿਜ਼ਾਈਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀਓਵੀਆਈ, ਪਰੂਫ ਚੈੱਕ ਸਲਾਹਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪੇਸ਼ਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਜੰਸੀਆਂ/ਏਜੇਂਸੀਆਂ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿਸਟਰਾ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ ਕੋਵੀ ਨੇ ਪਰੂਫ ਚੈੱਕ ਸਲਾਹਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਪਰੂਫ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੈਸਰਜ਼ ਕੋਵੀ ਨੇ 28 ਮਈ, 2010 (ਅਨੇਕਚਰ L-21) ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਹੈ: "ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਚੈਕਰ ਨੇ ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਤਿਮ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੀਓਟੀ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਡਿਜ਼ਾਈਨਰ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਨ। ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਤੋਂ ਸਾਈਟ 'ਤੇ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਪੁਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। [...]"
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

20.1 ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੁਲ ਦਾ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ ਵਾਲਾ ਸਪੈਨ ਇੱਕ ਮੋਨੋਲਿਥਿਕ ਢਾਂਚਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਦੋ ਸਪੋਰਟ ਥੰਮ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਬਣਤਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਢਹਿ-ਢੇਰੀ ਹੋਈ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਨੂੰ ਕਈ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪੈਰੇ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"5.3.3 ਮੈਸਰਜ ਸਿਸਟਰਾ ਨੇ 17 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2010 (ਅਨੇਕਚਰ ਐਚ-11, ਪੰਨਾ 3) ਦੇ ਆਪਣੇ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ "ਇਕ ਵਾਰੀ" ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ

(ਲੈ. ਮੋਨੋਲਿਥਿਕ ਨਿਰਮਾਣ) ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੌਰਾਨ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ ਦੇ ਸਪੈਨ ਲਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸਲ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ P3-P4 ਨੂੰ ਸੱਤ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਕਸ ਗਰਡਰ ਦਾ ਹੇਠਲਾ ਹਿੱਸਾ (ਯੂ-ਆਕਾਰ ਵਾਲਾ ਭਾਗ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠਲੀ ਸਲੈਬ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਮੱਧ ਉਚਾਈ ਤੱਕ ਜਾਲਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ) ਨੂੰ ਚਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਲੰਬਕਾਰੀ ਨਿਰਮਾਣ ਜੋੜਾਂ ਨਾਲ ਕੰਕਰੀਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਕਸ ਗਰਡਰ ਦੇ ਉੱਪਰਲੇ ਹਿੱਸੇ (ਡੈਕ ਸਲੈਬ ਅਤੇ ਜਾਲਾਂ ਦਾ ਉੱਪਰਲਾ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ) ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਕਰੀਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਦੋ ਲੰਬਕਾਰੀ ਨਿਰਮਾਣ ਜੋੜਾਂ ਦੇ ਨਾਲ)। ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ-ਗੈਮਨ ਜੇਵੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ HN-1656 ਮਿਤੀ 1 ਸਤੰਬਰ, 2009 (ਅਨੇਕਚਰ L-18, ਪੰਨਾ 3) ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਖ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿਸਟਰਾ, ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਸਮੇਤ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣੂ ਸਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿਸਟਮ ਦੇ ਸ਼੍ਰੀ ਜੇ. ਮਿਰਾਇਲਸ ਨੇ ਜੁਲਾਈ 2009 ਵਿੱਚ ਸਾਈਟ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਮੁਆਇਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਹਫ਼ਤੇ ਉੱਥੇ ਰੁਕੇ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਪਾਸੇ ਦੇ ਸਪੈਨ P3-P4 ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ..."

"5.3.5 ਲੈਟਰਲ ਸਪੈਨ P3-P4 ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਲਈ "ਸੈਗਮੈਂਟਲੀ ਕੰਸਟਰੱਕਟਡ ਬ੍ਰਿਜਜ਼" ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਸ਼ਟੋ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਐਲਬੀਜੀ-ਕੋਵੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਮੈਸਰਜ ਕੋਵੀ ਦੇ ਮਿਸਟਰ ਨੀਲਸਨ ਨਾਲ 23 ਜੂਨ, 2010 ਨੂੰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਖੰਡ ਦੀ ਉਸਾਰੀ [...]

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

20.2 ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਿਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੇਬਲ ਨੂੰ ਪਾਈਲਨ ਨਾਲ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਉਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਜਿਸ ਉਚਾਈ 'ਤੇ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ 77 ਮੀਟਰ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ, ਇਹ 40 ਮੀਟਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੈਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"6.2 ਡਰਾਇੰਗ ਨੰ.A104-DWG-MB-FD-1301 ਰਵੀਜ਼ਨ 1 ਮਿਤੀ 28 ਮਈ, 2009 [ਅਨੇਕਚਰ H-01()] ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ P3-P4 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ

P2-P3, ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਸਟੇਅ ਕੇਬਲ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਾਹਰੀ ਟੈਂਡਨ ਟੈਂਸ਼ਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਫਿਰਾਟ ਅਟੇ ਕੇਬਲ ਨੂੰ ਐਂਕਰਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਸਟੀਲ ਦੇ ਡੱਬੇ ਨੂੰ 33.30 ਮੀਟਰ ਦੀ ਉਚਾਈ 'ਤੇ ਪਾਇਲਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, P4 ਤੋਂ ਨਦੀ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਪਹਿਲਾ ਕੰਟੀਲੀਵਰ ਖੰਡ ਉਦੋਂ ਹੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ P3-P4 ਅਤੇ P2-P3 ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕ੍ਰਮ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ. ਅੱਗੇ, ਡਰਾਇੰਗ ਨੰ.A104-DWG-MB-FD-846 REV. 2(c) ਮਿਤੀ (??)/07/09 [ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ H-01 (ii)] ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "S10 S10 ਨੂੰ ਪਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਪੈਨ P2-P3 'ਤੇ ਟੈਂਡਨ ਟੈਂਸ਼ਨਿੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ"। ਅਸਲ ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਲੋੜ ਵੀ ਬਦਲੀ ਗਈ ਸੀ। [...]

6.3... ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੰਟੀਲੀਵਰ ਖੰਡ S10 'ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਸਟੇਅ ਕੇਬਲ ਦੇ ਤਣਾਅ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪਾਇਲਨ ਦੀ ਉਚਾਈ ਲਗਭਗ 40 ਮੀਟਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖੰਡ $10 ਦੀ ਕਾਸਟਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਫ੍ਰੀ-ਸਟੈਂਡਿੰਗ ਪਾਇਲਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 77 ਮੀਟਰ ਦੀ ਉਚਾਈ 'ਤੇ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

20.3 ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 6.5 ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜੋ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਸਲਾਹਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਜਾਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪੈਰਾ 6.8 ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਇੰਗ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਸਲ ਉਸਾਰੀ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਰ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੰਕਰੀਟ ਬੈਚਿੰਗ ਪਲਾਂਟ ਘੱਟ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਈ। ਪੈਰਾ 8.1.2 (iii) ਨੂੰ ਵੀ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਕਨੀਕੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ:

ਏ) ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦੀ ਘਾਟ, ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ, ਕੁਆਲਿਟੀ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੀ ਘਾਟ, ਸਭ ਨੇ ਢਹਿਣ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ;

ਬੀ) ਮੁਢਲੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਠੇਕੇਦਾਰ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਅਤੇ ਗੈਮੋਨ (ਜੇਵੀ) ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਢੁਕਵੀਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੇ ਬਿਨਾਂ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਕੋਈ ਕਮੀ ਹੈ;

ਸੀ) ਮੈਸਰਜ ਸਿਸਟਰਾ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੁਲ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਕਮੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੈਸਰਜ ਸਿਸਟਰਾ ਦੀ ਹੈ;

ਡੀ) ਮੈਸਰਜ ਕੋਵੀ, ਨਿਗਰਾਨੀ ਸਲਾਹਕਾਰਾਂ ਨੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮੈਸਰਜ ਕੋਵੀ ਕਾਰੀਗਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਰਗਰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਸਹੀ ਸਮੀਖਿਆ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵੱਡੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ;

ਪਤਨ ਲਈ ਟਰਿੱਗਰ ਮੈਸਰਜ ਫਰੇਸੀਨੇਟ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਘੋਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

21. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ ਕਿ ਬੇਦਖਲੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਦੀ ਦਲੀਲ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣ/ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਲਿੰਚਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਓਪਨ ਐਂਡ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

22. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵਾਂਗੇ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"ਸੀ) ਬੀਮਿਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪੱਤਰ ਮਿਤੀ 27.02.2010 ਅਤੇ ਸਾਈਟ 'ਤੇ ਬੀਮਤ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਨਾਲ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਕਈ ਦੌਰ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ;

1). ਪਾਈਲੋਨ P4 'ਤੇ ਜੰਕਸ਼ਨ, ਪੂਰੀ ਉਸਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਨਾਜ਼ੁਕ ਅਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਲਗਨ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ।

2). ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ, ਕਿ, ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਸਥਿਰ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, (ਜਿੱਥੇ, ਓਵਰ ਟਰਨਿੰਗ ਮੋਮੈਂਟ ਪ੍ਰਤੀਰੋਧਕ ਮੋਮੈਂਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ), ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ P3 ਵਿੱਚ ਸਲੈਬ ਦੀ ਸ਼ੀਅਰਿੰਗ ਕਾਰਨ।

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

-P4 ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 15 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਪਾਈਲੋਨ ਦੇ ਝੁਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ, ਪੀ3-ਪੀ4, ਪੀ3-ਪੀ2 ਅਤੇ ਪੇਈਰਸ ਪੀ4, ਪੀ3 ਤੱਕ ਫੈਲਦਾ ਹੈ। ਸਲੈਬ ਦੀ ਕਟਾਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਪਹਿਲੂ ਹੈ।

3). P4 'ਤੇ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਦੀ ਗਤੀ 'ਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਪੈਨਾਂ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਦੇ ਨਾਲ ਪਾਈਲੋਨ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਵੱਡੀ ਅਸਫਲਤਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਪੁਲ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਨੂੰ ਅਸਲ ਉਸਾਰੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਸਮੇਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਪੀ4 ਜੁਆਇੰਟ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ 'ਤੇ ਬੁਰਾ ਅਸਰ ਪਿਆ ਹੈ।

5). ਪਾਈਲੋਨ P4 ਨੂੰ ਸਟ੍ਰਿੰਗਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਲੇਟਰਲ ਐਂਕਰੇਜ ਦੇ 77 ਮੀਟਰ (80 ਮੀਟਰ ਵਿੱਚੋਂ) ਦੀ ਅਸਧਾਰਨ ਉਚਾਈ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣਾ, ਪਾਇਲੋਨ ਪੀ4 ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਭਾਰੀ ਦਬਾਅ ਅਤੇ ਅਸਥਿਰ ਸੰਤੁਲਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਡਿੱਗਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਸੀ, ਥੋੜੇ ਜਿਹੇ ਬਾਹਰੀ ਬਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ।

6). ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ, ਲੇਟਰਲ ਸਪੈਨ ਪੀ3-ਪੀ4 ਦੀ ਕੰਕਰੀਟਿੰਗ 7 ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ, ਇਹ ਇੱਕ ਗੋ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਲੰਬਕਾਰੀ ਜੋੜਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ, ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਬੈਚਿੰਗ ਪਲਾਂਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਕਰੀਟਿੰਗ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣਾ ਪਿਆ।

7). ਸੰਯੁਕਤ ਉੱਦਮ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੇ ਵੀ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ। ਕਈ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ, ਮੈਸਰਜ ਗੈਮਨ ਨੂੰ ਕੰਮ ਕਰਨੇ ਪਏ, ਜੋ ਮੈਸਰਜ ਹਿਊਂਡਈ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। P4 ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਵੀ, Pier P4 ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਮਿਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ। ਹੁੰਡਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ, ਇਸ ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ ਗੈਮਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ.

8). ਪਰੂਫ ਚੈਕਿੰਗ ਸਲਾਹਕਾਰ ਅਤੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਸਲਾਹਕਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਦੀ ਘਾਟ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

[...]

11)। ਅਸਫਲਤਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਕਰੀਟਿੰਗ ਦਾ ਕ੍ਰਮ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। [...]"

23. ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ RW-1 ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹਰੇਸ਼ਵਰ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜਿਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਵੈਦਿਕ ਰਿਜ਼ੌਰਟਸ ਅਤੇ ਹੋਟਲਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿੱਚ ਲਿਮਟਿਡ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇੱਕ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਇਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਹੋਰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਬੂਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

24. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸ਼੍ਰੀ ਨਾਇਡੂ ਨੇ ਟੈਕਸਕੋ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਅਸਧਾਰਨ ਬੋਝ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਦੇ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਬੋਝ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ। ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਨਾਇਡੂ ਨੇ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਮੁੜ ਦੁਹਰਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਰਾਏ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਵੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਖਾਸ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਕੱਢ ਕੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

25. ਸ਼੍ਰੀ ਨਾਇਡੂ ਨੇ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਨਾਇਡੂ ਨੇ (1) ਸ਼੍ਰੀ ਜੈਕ ਕੋਂਬੋਲਟ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ; (ii) ਮੈਸਰਜ ਸੈਟਰਾ/ਸੇਟੇ (ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਭਾਗ); (ii) ਮੈਸਰਜ਼ ਹੈਲਕ੍ਰੋ ਗਰੁੱਪ ਲਿਮਿਟੇਡ; ਅਤੇ (iv) ਏਈਕੋਮ ਏਸ਼ੀਆ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ

26. ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਬੰਧਤ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਦੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਸਾਈਟ-ਨਿਰੀਖਣ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਕ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਮਿਸਟਰ ਜੈਕ ਕੰਬੋਲਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇਸ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ:

---

7 [2021] 8 ਐਸਸੀਆਰ 895 : (2021) ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 628

8 [2023] 7 ਐਸਸੀਆਰ 419 : 2023 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 648

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੁੰਡਈ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

"ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਪੰਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਇਸ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ:
-ਸਿਸਟ੍ਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਬ੍ਰਿਜ ਸੰਕਲਪ ਦਾ ਵਰਣਨ
-ਸਿਸਟ੍ਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਟ੍ਰਕਚਰਲ ਸੰਕਲਪ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ
-ਪ੍ਰੀਸਟਰੈਸਡ ਕੰਕਰੀਟ ਕੇਬਲ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਲਾ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਪੁਲ ਠਹਿਰੇ
-ਅਤੀਤ ਵਿੱਚ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਪੁਲਾਂ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ

ਇੱਕ ਸਿਧਾਂਤਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

"ਸਿਸਟਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਚੰਬਲ ਬ੍ਰਿਜ ਦੀ ਢਾਂਚਾਗਤ ਧਾਰਨਾ ਹੈ: -
-ਸਾਈਟ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਿੱਟ ਕਰਦਾ ਹੈ
-ਕੇਬਲ ਸਟੇਡ ਬ੍ਰਿਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਲਾ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ

ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਤਰੀਕੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿਸਟ੍ਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ, ਸਰਲ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਹਨ ਜੋ ਢਾਂਚਾਗਤ ਧਾਰਨਾ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ।"

27. ਦੂਜੇ ਮਾਹਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸਰਵੇ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਖੁਦ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਈਟ-ਵਿਜ਼ਿਟ ਕੀਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ।
28. ਇਹ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਿ ਐਨਐਚਏਆਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰਾਂ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ। 1 ਅਤੇ 2 ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ. 1 ਅਤੇ 2 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਐਨਐਚਏਆਈ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਆਰਥਿਕ ਫੈਸਲਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਲਾਗੂ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਹੋਰ ਠੋਸ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

29. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਕਈ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਤੱਥ ਦੀ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਫਸ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ

ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ, ਅਸੀਂ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਧੂ ਯਤਨ ਕੀਤੇ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਮੁੱਲ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

30. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ 2019 ਦੀ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 160 ਵਿੱਚ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 16.01.2023 ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

31. ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹਨ, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

32. ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।
ਹੈੱਡਨੋਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ: ਨਿਧੀ ਜੈਨ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਨਿਰਣਾਂ 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।

(ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ)