અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

==========

મેસર્સ પીકોક પ્લાયવુડ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ

વિરુદ્ધ

ધ ઓરિએન્ટલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ

ડિસેમ્બર ૫, ૨૦૦૬

[એસ. બી. સિન્હા અને દલવીર ભંડારી, ન્યાયમૂર્તિઓ]

ધ મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩: કલમ ૬૦.

કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ – મરીન ઈન્સ્યોરન્સ – પોલિસી – એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ – લાગુ પડવા બાબત – એક કંપનીએ વિદેશી ફર્મ પાસેથી લોગ્સ ખરીદવા માટે સંમતિ આપી અને સદર લોગ્સને જહાજ પર લોડ કરવામાં આવ્યા

– સદર માલની નોન–ડિલિવરીના જોખમ અને/અથવા રિસ્ક સામે કંપની દ્વારા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પાસે લોગ્સનો વીમો લેવામાં આવ્યો – જો કે, જહાજ ઊંડા દરિયામાં પહોંચ્યા પછી સ્થગિત થઈ ગયું પરંતુ આખરે જ્યાંથી નીકળ્યું હતું તે બંદરે પાછું ફર્યું – મૂળ બંદરે, કાર્ગોના માલિકોમાંના એકના કહેવાથી જહાજને પકડવામાં આવ્યું અને ત્યાં અટકાયતમાં રાખવામાં આવ્યું – વિદેશી કોર્ટે ધરપકડનો હુકમ રદ કર્યો અને જહાજ આખરે ફરીથી બીજા બંદર તરફ આગળ વધ્યું – બીજા બંદરે, જહાજ ફસાઈ ગયું (*stranded*) અને, તેથી, તેણે તેનો કાર્ગો ઉતારી દીધો અને તેની યાત્રા ફરી શરૂ કરી નહીં – જો કે, કંપનીએ નોન–ડિલિવરીને કારણે થતા નુકસાનને ઘટાડવાના હેતુથી, વેચાણની આવકમાંથી અમુક રકમ મેળવી – કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ તરીકે કંપની દ્વારા કરવામાં આવેલ દાવો ૦૧/૦૪/૧૯૯૧ ના રોજ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની દ્વારા નકારી કાઢવામાં આવ્યો – કંપનીએ ૦૭/૦૮/૧૯૯૨ ના રોજ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની સામે દાવો દાખલ કર્યો – હાઇકોર્ટે એવું ઠરાવીને દાવો નકારી કાઢ્યો કે દાવો મુદત બહારનો હતો, વીમાની પોલિસી ઓલ–રિસ્ક પોલિસી ન હતી અને પોલિસી કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને આવરી લેતી ન હતી – સાચીતા બાબત – કોર્ટે ઠેરવેલ કે: ધ લિમિટેશન એક્ટ ના અનુચ્છેદ ૪૪ ની શરતો મુજબ દાવો મુદતની અંદર છે – વીમા પોલિસીનું અર્થઘટન તેની સંપૂર્ણતામાં થવું જોઈએ – માત્ર જહાજ બંદર પર ફસાઈ ગયું હોવાના કારણે મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીનો અંત આવતો નથી – વીમા પોલિસીમાં જહાજ અથવા ક્રાફ્ટ ફસાઈ જવા અથવા ગ્રાઉન્ડ થવાના જોખમનો સમાવેશ થાય છે – તેમાં ઈન્સ્ટિટ્યૂટ ચોરી, ઉઠાંતરી અને નોન–

ડિલિવરીના જોખમનો પણ સમાવેશ થાય છે – આથી, વીમા પોલિસીમાં સમાવિષ્ટ બાકાત કલમો (exclusionary clauses) આકર્ષાતી નથી – પોલિસી ઓલ–રિસ્ક પોલિસી હતી અને કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને પણ આવરી લેતી હતી – ધ લિમિટેશન એક્ટ, ૧૯૬૩, અનુચ્છેદ ૪૪.

શબ્દો અને શબ્દસમૂહો:

"કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ" – નો અર્થ – ધ મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩ ની કલમ ૬૦ ના સંદર્ભમાં.

અપીલકર્તાએ વિદેશી ફર્મ પાસેથી લોગ્સ ખરીદવાની સંમતિ આપી અને સદર લોગ્સ જહાજ પર લોડ કરવામાં આવ્યા. અપીલકર્તા દ્વારા સામાવાળા / પ્રતિવાદી – ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પાસે સદર માલની નોન–ડિલિવરીના જોખમ અને/અથવા રિસ્ક સામે લોગ્સનો વીમો લેવામાં આવ્યો હતો. જહાજ વિદેશી બંદરેથી નીકળ્યું અને તે પછી તરત જ તેમાં એન્જિનની ખરાબી ઊભી થઈ અને અન્ય બંદરે રોકાઈ ગયું. ત્યારબાદ તે ભારતીય બંદર માટે રવાના થયું. જો કે, ઊંડા દરિયામાં પહોંચ્યા પછી તે સ્થગિત થઈ ગયું પરંતુ આખરે મૂળ બંદરે પાછું ફર્યું. મૂળ બંદરે, કાર્ગોના માલિકોમાંના એકના કહેવાથી જહાજને પકડવામાં આવ્યું અને ત્યાં અટકાયતમાં રાખવામાં આવ્યું.

વિદેશી કોર્ટે ધરપકડનો હુકમ રદ કર્યો અને જહાજ આખરે ફરીથી બીજા બંદર તરફ આગળ વધ્યું. બીજા બંદરે, જહાજ ફસાઈ ગયું અને તેથી, તેણે તેનો કાર્ગો ઉતારી દીધો અને તેની યાત્રા ફરી શરૂ કરી નહીં. જો કે, અપીલકર્તાએ નોન-ડિલિવરીને કારણે થતા તેના નુકસાનને ઘટાડવાના હેતુથી, વેચાણની આવકમાંથી અમુક રકમ મેળવી.

અપીલકર્તા દ્વારા સામાવાળા / પ્રતિવાદી-ઇન્સ્યોરન્સ કંપની સમક્ષ ૧૨/૦૮/૧૯૮૯ ના રોજ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ દ્વારા દાવો કરવામાં આવ્યો હતો જેને સામાવાળા / પ્રતિવાદી દ્વારા ૦૧/૦૪/૧૯૯૧ ના રોજ નકારી કાઢવામાં આવ્યો હતો. અપીલકર્તાએ વ્યાજ સાથે અમુક રકમના હુકમનામા માટે અરજ કરતા ૦૭/૦૮/૧૯૯૨ ના રોજ હાઇકોર્ટ સમક્ષ દાવો દાખલ કર્યો. હાઇકોર્ટના એક વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિએ દાવાનું હુકમનામું આપ્યું.

તેનાથી નારાજ થઈને, સામાવાળા / પ્રતિવાદીએ હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચ સમક્ષ ઇન્ટ્રા-કોર્ટ અપીલ દાખલ કરી. હાઇકોર્ટે એવું ઠરાવીને અપીલ મંજૂર કરી કે દાવો મુદત બહારનો હતો, વીમાની પોલિસી ઓલ-રિસ્ક પોલિસી ન હતી અને પોલિસી કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને આવરી લેતી ન હતી. આથી આ અપીલ દાખલ કરવામાં આવેલ છે.

કોર્ટ સમક્ષ નીચેના પ્રશ્નો ઉપસ્થિત થયા: ૧. શું દાવો મુદત બહારનો હતો? ૨. શું વીમાની પોલિસી ઓલ–રિસ્ક પોલિસી હતી? ૩. શું પોલિસી કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને આવરી લેતી હતી? ૪. શું અપીલકર્તાના દાવાને નકારી કાઢવા માટે આ કેસના તથ્યોમાં પોલિસીની એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડે છે?

અપીલ મંજૂર કરતા, કોર્ટ

કોર્ટે ઠેરવેલ કે:

૧.૧. વાસ્તવિક નકાર ૦૧/૦૪/૧૯૯૧ ના રોજ કરવામાં આવ્યો હતો અને, આથી, ૦૭/૦૮/૧૯૯૨ ના રોજ દાખલ કરવામાં આવેલો દાવો ધ લિમિટેશન એક્ટ, ૧૯૬૩ સાથે જોડાયેલ અનુસૂચિના અનુચ્છેદ ૪૪ ની શરતો મુજબ મુદતના સમયગાળાની અંદર હતો.

૧.૨. વીમાના કરારનો અંત ક્યારે વાસ્તવમાં થયો છે તે આવશ્યકપણે હકીકતનો પ્રશ્ન છે. વીમા પોલિસીનું અર્થઘટન તેની સંપૂર્ણતામાં થવું જોઈએ. માત્ર જહાજ બંદર પર ફસાઈ ગયું હોવાના કારણે મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીનો અંત આવતો નથી.

૨. નિઃશંકપણે, વીમાનો કરાર ઈન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) હેઠળ આવરી લેવામાં આવ્યો હતો. જો કે, તેમાં સ્પષ્ટપણે એક પણ લોગના ટુકડાની નોન–ડિલિવરીના જોખમનો સમાવેશ થતો હતો. તેમાં જહાજ અથવા ક્રાફ્ટ ફસાઈ જવા

અથવા ગ્રાઉન્ડ થવાના જોખમનો સમાવેશ થતો હતો. તેમાં ઈન્સ્ટિટ્યૂટ ચોરી, ઉઠાંતરી અને નોન–ડિલિવરીના જોખમનો પણ સમાવેશ થતો હતો.

૩. જો જહાજ વિદેશી બંદરે ફસાઈ ગયું હોય અને ત્યાંથી માલ ઉતારવામાં આવ્યો હોય, તો અપીલકર્તાએ તેનો બોજો ઉઠાવ્યો હોવાનું માનવું જોઈએ. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા પક્ષકારોની પ્લીડિંગ્સના આધારે હકીકતના તારણો કાઢવામાં આવ્યા હતા. જો મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીની કોઈ કલમ વ્યાપક હકીકતને આવરી લેતી હોય, તો વીમાધારકને દલીલ ઉઠાવવાનો ઇનકાર કરવો અયોગ્ય ગણાશે ખાસ કરીને જ્યારે વીમા કંપની ભારતનું બંધારણ ના અનુચ્છેદ ૧૨ ના અર્થમાં રાજ્ય હોવાથી તેની પાસેથી ન્યાયી અને વાજબી રીતે કાર્ય કરવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે. જે હેતુ અને ઉદ્દેશ્ય માટે માલનો વીમો લેવામાં આવ્યો હોય તેને પૂર્ણ અસર આપવી જોઈએ. અસ્પષ્ટતાના કિસ્સામાં, વીમા પોલિસીનું અર્થઘટન વીમાધારકની તરફેણમાં થવું જોઈએ નહિ કે વીમા કંપનીની તરફેણમાં.

યુનાઈટેડ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ પુષ્પાલયા પ્રિન્ટર્સ, [૨૦૦૪] ૩ એસ.સી.સી. ૬૯૪, પર આધાર રાખવામાં આવેલ. મિડોવ્સ વિરુદ્ધ રોબર્ટસન, (૧૯૪૦) ૬૭ લોયડ્સ લો રિપોર્ટ ૪૮૪, કટ્સ વિરુદ્ધ હેડ, (૧૯૮૪) ૨ ડબલ્યુ.એલ.આર. ૩૪૯ અને રશ એન્ડ ટોમ્પકિન્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ગ્રેટર લંડન કાઉન્સિલ, [૧૯૮૮] ૧ ઓલ ઈ.આર., નો સંદર્ભ લેવામાં આવેલ.

૪. ધ મરીન ઇન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩ ની કલમ ૬૦ માં સમાવિષ્ટ "કન્સ્ટ્રક્ટિવ લોસ" નું અર્થઘટન પોલિસીની કોઈપણ સ્પષ્ટ જોગવાઈને આધીન છે. તેથી, તેમાં સમાવિષ્ટ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસની વ્યાખ્યા પોલિસીમાં હોઈ શકે તેવી અન્ય કોઈપણ કલમને આધીન રહેશે. પોલિસીમાં એક કલમ હતી જે સદર જોગવાઈ સાથે સુસંગત ન હતી. આ પ્રકારના કિસ્સામાં, વીમાની શરતોને અસર આપવી પડે છે.

મિસ્ટર પાંડે એન્ડ કંપની બિલ્ડર્સ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ વિરુદ્ધ સ્ટેટ ઓફ બિહાર, [૨૦૦૬] ૧૧ સ્કેલ ૬૬૫, પર આધાર રાખવામાં આવેલ.

૫. રિકવરીની સંભાવનાનો નિર્ણય એ સંભાવનાઓના પ્રકાશમાં લેવો જોઈએ જે વાજબી વીમાધારકને તે ક્ષણે દેખાયા હોત જ્યારે તેને તેના નુકસાનની જાણ થઈ હોત અને તે ત્યાગની (**abandonment**) નોટિસ આપી શક્યો હોત. કાયદાનો અગાઉનો નિયમ કે વીમાકૃત જોખમ દ્વારા સાહસની નિષ્ફળતા માલસામાન પરની સફર પોલિસી હેઠળ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને જન્મ આપે છે, ભલે માલને પોતાને નુકસાન ન થયું હોય, તેમાં કોઈ ફેરફાર કરવામાં આવ્યો નથી.

રિકાર્ડ્સ વિરુદ્ધ ફોરેસ્ટલ લેન્ડ ટિમ્બર એન્ડ રેલવે કંપની લિમિટેડ, [૧૯૪૧] ૩ ઓલ ઈ.આર. ૬૨, નો સંદર્ભ લેવામાં આવેલ.

૬. એ પણ નિર્વિવાદ છે કે જહાજ દરિયાઈ સફર માટે અયોગ્ય (**unseaworthy**) બન્યા પછી, અપીલકર્તાએ નોન–ડિલિવરીને કારણે થતા તેના નુકસાનને ઘટાડવાના હેતુથી કાર્ગોનું મૂલ્ય વસૂલવા માટે પગલાં લીધા. તેથી, તેણે તે વતી તેની કરાર આધારિત જવાબદારી પૂરી કરી. વિદેશી હાઇકોર્ટ દ્વારા કાર્ગોના વેચાણની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. માત્ર તે તબક્કે જ, અપીલકર્તા એવા નિષ્કર્ષ પર આવી શક્યા કે કાર્ગો પુનઃપ્રાપ્ત કરીને ભારતીય બંદર પર પાછા લાવવાનો ખર્ચ વિદેશી બંદરે વેચાણ કરવામાં આવે તેના કરતાં વધુ થશે. ત્યારે કાર્યવાહીનું કારણ ઉદ્ભવ્યું.

૬. માલની નોન–ડિલિવરી કોઈપણ કારણસર હોઈ શકે છે. તે હંમેશા 'વાજબી રીતે ત્યજી દેવાયેલ (**reasonably abandoned**) નો કિસ્સો' હોવો જરૂરી નથી. 'વીમાકૃત જોખમ (**peril insured against**)' શબ્દપ્રયોગનો અર્થ પોલિસીની શરતો પર આધાર રાખે છે. પોલિસીને એવા કિસ્સામાં લંબાવવામાં આવી હતી જ્યાં પરિવહનનો ખર્ચ માલના મૂલ્ય કરતાં વધુ હોય. ધ મરીન ઇન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩ વીમા પોલિસીની શરતોને આધીન છે. જ્યાં

વીમા કંપની વધારાનું પ્રીમિયમ લે છે અને વધુ જોખમનો વીમો ઉતારે છે, ત્યાં તેનો કોઈ પ્રતિબંધિત અર્થ આપવાની જરૂર નથી. પોલિસીની શરતને તેની અસર આપવી જોઈએ. વીમાના કરારનું અર્થઘટન કરતી વખતે, તેમાં પ્રવેશવાનું કારણ અને જે જોખમોને આવરી લેવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે તે તેની પોતાની શરતો પર ધ્યાનમાં લેવા જોઈએ.

બિહાર સપ્લાય સિન્ડિકેટ વિરુદ્ધ એશિયાટિક નેવિગેશન, [૧૯૯૩] ૨ એસ.સી.સી. ૬૩૯, લાગુ ન પડતું હોવાનું ઠરાવવામાં આવ્યું.

૭. જ્યાં સમગ્ર કેસ વીમા પોલિસીના અર્થઘટન પર આધારિત હોય, ત્યાં કોઈપણ મૌખિક પુરાવા રજૂ કરવાનો પ્રશ્ન અપ્રસ્તુત બની જાય છે ખાસ કરીને જ્યારે વિદ્વાન સિંગલ જજે વિદેશી કોર્ટના આદેશો હેઠળ માલની હરાજી પર પ્રાપ્ત રકમને યોગ્ય ક્રેડિટ આપી હોય. કાર્ગોનું મૂલ્ય જાણીતું હતું. તે કોઈ વિવાદિત રકમ નથી. આમ, સદર લોગ્સના વેચાણ દ્વારા જે કંઈ પણ વસૂલ કરવામાં આવ્યું છે, તે જમા કરવામાં આવવું જોઈએ અને અપીલકર્તાને માત્ર બાકીની રકમ માટે જ હકદાર ઠેરવવા જોઈએ.

૮. એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડે છે તે સાબિત કરવાનો બોજો સામાવાળા / પ્રતિવાદી પર હતો. ન તો કોઈ મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો છે, ન તો આ વતી કોઈ પુરાવા રજૂ કરવામાં આવ્યા છે. એવો પણ કોઈ કેસ નથી કે વીમાધારકના નોકરો વીમા પોલિસીની કલમ પ.પ.૧ માં પૂરી પાડ્યા મુજબ જહાજની અયોગ્યતાથી ગુપ્ત રીતે વાકેફ (privy to the unseaworthiness) હતા. તે અંગે કોઈ પુરાવા મળ્યા નથી. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા સદર જોગવાઈ લાગુ કરવામાં આવી નથી.

દીવાની અપીલ અધિકારક્ષેત્ર: સિવિલ અપીલ નં. ૫૬૦૮/૨૦૦૬. એપીડી નં. ૩૬૩/૨૦૦૦; એપીઓટી નં. ૧૧/૨૦૦૦ અને સીએસ નં. ૪૮૦/૧૯૯૨ માં કલકત્તા હાઈકોર્ટના તારીખ ૧૬/૧૨/૨૦૦૪ ના અંતિમ ચુકાદા અને હુકમમાંથી. અપીલકર્તાઓ તરફથી પ્રસેનજીત કેસવાણી અને પ્રશાંત કુમાર. સામાવાળાઓ તરફથી વિષ્ણુ મહેરા, સાક્ષી મિત્તલ અને બી. કે. સતીજા.

કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ એસ. બી. સિન્હા દ્વારા આપવામાં આવેલ. મંજૂરી આપવામાં આવી.

ટ્રાન્ઝિટમાં રહેલા માલને આવરી લેતી પક્ષકારો વચ્ચે કરવામાં આવેલી મરીન ઇન્સ્યોરન્સની પોલિસીનું અર્થઘટન આ અપીલમાં પ્રશ્ન હેઠળ છે જે કલકત્તા

હાઇકોર્ટના તારીખ ૧૬મી ડિસેમ્બર, ૨૦૦૪ ના એપીઓ નં. ૩૬૩/૨૦૦૦ માં પસાર કરાયેલા ચુકાદા અને હુકમમાંથી ઉદ્ભવે છે, જેના દ્વારા સદર કોર્ટના વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા સીએસ નં. ૪૮૦/૧૯૯૨ માં પસાર કરાયેલા તારીખ ૩જી ડિસેમ્બર, ૧૯૯૯ ના ચુકાદા અને હુકમ સામે સામાવાળા–ઇન્સ્યોરન્સ કંપની દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અપીલ મંજૂર કરવામાં આવી હતી.

અહીં અપીલકર્તાએ મલેશિયન ફર્મ પાસેથી કુલ ૬,૦૦,૦૦૦/– યુએસ ડોલરની કિંમતે ૪૦૦૦ ઘન મીટર 'સબાહ લોગ્સ' (લોગ્સ) ખરીદવા માટે સંમતિ આપી હતી. પશ્ચિમ સબાહ, મલેશિયાના બંદર પર ૪૭૪ નંગ લોગ્સ 'ઈન્દેરા પરતામા' (જહાજ) તરીકે ઓળખાતા જહાજ પર કલકત્તા ખાતે ડિલિવરી માટે લોડ કરવામાં આવ્યા હતા. જહાજ ૧૬મી ફેબ્રુઆરી, ૧૯૮૮ ના રોજ કાર્ગો સાથે મલેશિયન બંદરેથી રવાના થયું. સદર માલની નોન–ડિલિવરીના જોખમ અને/અથવા રિસ્ક સામે અપીલકર્તા દ્વારા સામાવાળા – ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પાસે ૩૯,૯૦,૧૨૨/– રૂપિયાની રકમ માટે લોગ્સનો વીમો લેવામાં આવ્યો હતો. પોલિસીમાં ઈન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) નો સમાવેશ થતો હતો. તેમાં સ્પષ્ટપણે એક પણ લોગના ટુકડાની નોન–ડિલિવરીના જોખમનો સમાવેશ થતો હતો.

સદર કરારની સંબંધિત કલમો નીચે મુજબ છે: "ઇન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) આવરી લેવામાં આવેલ જોખમો: ૧. આ વીમો આવરી લે છે, નીચેની કલમ ૪,

૫, ૬ અને ૭ માં પૂરા પાડ્યા સિવાય, ૧.૧. *** ૧.૧.૧.*** ૧.૧.૨. જહાજ અથવા ક્રાફ્ટ ફસાઈ જવા (stranded), ગ્રાઉન્ડ થવા, ડૂબી જવા અથવા ઉથલી જવા..."

વીમા કરારમાં એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ હતી, જેમાંથી કેટલીક નીચે મુજબ છે:
"૪. કોઈ પણ સંજોગોમાં આ વીમો આવરી લેશે નહીં

૪.૬ જહાજના માલિકો, સંચાલકો, ચાર્ટરર્સ અથવા ઓપરેટરોની નાદારી અથવા નાણાકીય ડિફોલ્ટથી ઉદ્ભવતું નુકસાન, ડેમેજ અથવા ખર્ચ.

૫.૧. કોઈ પણ સંજોગોમાં આ વીમો જહાજ અથવા ક્રાફ્ટની દરિયાઈ સફર માટેની અયોગ્યતાથી ઉદ્ભવતા નુકસાન ડેમેજ અથવા ખર્ચને આવરી લેશે નહીં; જ્યારે વીમાકૃત વિષય–વસ્તુ તેમાં લોડ કરવામાં આવે છે તે સમયે, જો વીમાધારક અથવા તેમના નોકરો આવી અયોગ્યતા અથવા અનફિટનેસથી વાકેફ (privy to) હોય.

૬. કોઈ પણ સંજોગોમાં આ વીમો નીચેના કારણોસર થતા નુકસાન, ડેમેજ અથવા ખર્ચને આવરી લેશે નહીં

૬.૨. કબજો, જપ્તી, ધરપકડ, સંયમ અથવા અટકાયત અને તેના પરિણામો અથવા તેના માટેનો કોઈ પ્રયાસ;" ...

૮.૩. આ વીમો (ઉપર પૂરી પાડેલ સમાપ્તિને અને નીચેની કલમ ૯ ની જોગવાઈઓને આધીન) વીમાધારકના નિયંત્રણ બહારના વિલંબ દરમિયાન, કોઈપણ વિચલન, બળજબરીપૂર્વક ડિસ્ચાર્જ, પુનઃશિપમેન્ટ અથવા ટ્રાન્સ–શિપમેન્ટ અને એફ્રેટમેન્ટના કરાર હેઠળ જહાજના માલિકો અથવા ચાર્ટરર્સને આપવામાં આવેલી સ્વતંત્રતાના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા સાહસની કોઈપણ વિવિધતા દરમિયાન અમલમાં રહેશે. ૯. જો વીમાધારકના નિયંત્રણ બહારના સંજોગોને કારણે યા તો તેમાં નામવાળા ગંતવ્ય સિવાયના બંદર અથવા સ્થળ પર પરિવહનનો કરાર સમાપ્ત થાય છે અથવા ઉપરની કલમ ૮ માં પૂરી પાડ્યા મુજબ માલની ડિલિવરી પહેલાં ટ્રાન્ઝિટ અન્યથા સમાપ્ત થાય છે, તો આ વીમો પણ સમાપ્ત થઈ જશે સિવાય કે અન્ડરરાઈટર્સને તાત્કાલિક નોટિસ આપવામાં આવે અને કવર ચાલુ રાખવાની વિનંતી કરવામાં આવે ત્યારે વીમો અમલમાં રહેશે, જો અન્ડરરાઈટર્સ દ્વારા જરૂરી હોય તો વધારાના પ્રીમિયમને આધીન, યા તો

૯.૨. જો માલ ઉક્ત ૬૦ દિવસના સમયગાળાની અંદર (અથવા તેમાં કોઈપણ સંમત વિસ્તરણ) અહીં નામવાળા ગંતવ્ય અથવા અન્ય કોઈપણ ગંતવ્ય પર મોકલવામાં આવે, જ્યાં સુધી ઉપરની કલમ ૮ ની જોગવાઈઓ અનુસાર સમાપ્ત ન થાય.

૧૩. કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ માટેનો કોઈ દાવો અહીં રિકવર કરી શકાશે નહીં સિવાય કે વીમાકૃત વિષય–વસ્તુનું વાસ્તવિક કુલ નુકસાન અનિવાર્ય જણાવાને કારણે અથવા જે ગંતવ્ય પર તેનો વીમો લેવામાં આવ્યો છે ત્યાં વિષય–વસ્તુને પુનઃપ્રાપ્ત કરવા, રિકન્ડિશન કરવા અને મોકલવાનો ખર્ચ આગમન પરના તેના મૂલ્ય કરતાં વધી જતો હોવાને કારણે તેને વાજબી રીતે ત્યજી દેવામાં (reasonably abandoned) ન આવે."

નીચેની શરતોમાં પોલિસીમાં એક એક્સટેન્ડેડ વોરંટી ક્લોઝનું એન્ડોર્સમેન્ટ કરવામાં આવ્યું હતું જેના માટે વધારાનું પ્રીમિયમ ચૂકવવામાં આવ્યું હતું: "અહીં વિપરિત કંઈપણ સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, તે આથી જાહેર અને સંમત કરવામાં આવે છે કે અંદર ઉલ્લેખિત પોલિસી હેઠળ આપવામાં આવેલ કવરેજને બિડાણ કરેલી કલમ ૬ અને ૧૧ મુજબ 'ચોરી, ઉઠાંતરી અને નોન–ડિલિવરી' તેમજ 'યુદ્ધ અને એસ.આર.સી.સી.' ના જોખમોને સામેલ કરવા માટે લંબાવવામાં આવેલ છે. જોખમોના ઉપરોક્ત વિસ્તરણના પરિણામે, વીમાધારક પાસેથી ૧,૪૯૬/– રૂપિયાનું વધારાનું પ્રીમિયમ આથી વસૂલવામાં આવે છે."

જહાજમાં એન્જિનની ખરાબી ઊભી થઈ અને ૧૩મી માર્ચ, ૧૯૮૮ સુધી સિંગાપોર બંદરે રોકાયેલું રહ્યું. ત્યારબાદ તે કલકત્તા પોર્ટ માટે રવાના થયું. જો કે, આંદામાન ખાતે ઊંડા દરિયામાં પહોંચ્યા પછી તે સ્થગિત થઈ ગયું. તે

સમારકામમાંથી પસાર થયું પરંતુ આખરે મલેશિયા પાછું ફર્યું. નિર્વિવાદપણે, અપીલકર્તાએ સામાવાળા–ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને સમગ્ર બાબત વિશે માહિતગાર રાખ્યા. મલેશિયન બંદરે જ્યારે હતું ત્યારે, મે, ૧૯૮૮ માં કાર્ગોના માલિકોમાંના એક ગોબ્સોબ્સના કહેવાથી જહાજને પકડવામાં આવ્યું હતું. અપીલકર્તાએ તેની માલિકીના લોગ્સ મુક્ત કરાવવા યોગ્ય પગલાં લેવાના હેતુથી સદર કાર્યવાહીમાં કેવિએટ દાખલ કરી હતી.

મલેશિયન કોર્ટે ૩૦મી ડિસેમ્બર, ૧૯૮૮ ના રોજ ધરપકડનો હુકમ રદ કર્યો અને જહાજ આખરે સિંગાપોર તરફ આગળ વધ્યું. સિંગાપોર ખાતે, જહાજ ફસાઈ ગયું. ૩જી જાન્યુઆરી, ૧૯૮૯ ના રોજ, તેણે તેનો કાર્ગો ઉતારી દીધો અને તેની યાત્રા ફરી શરૂ કરી નહીં. જો કે, અપીલકર્તાએ નોન–ડિલિવરીને કારણે થતા નુકસાનને ઘટાડવાના હેતુથી, કાર્ગો અથવા તેનું મૂલ્ય વસૂલવા માટે પગલાં લીધા અને તેના દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અરજી પર, રિપબ્લિક ઓફ સિંગાપોરની હાઈકોર્ટે દાવો નં. ૭૧૧/૧૯૮૯ માં ૯મી જૂન, ૧૯૮૯ ના રોજ કાર્ગોના વેચાણની મંજૂરી આપતો હુકમ પસાર કર્યો. સ્વીકૃત રીતે, અપીલકર્તાને વેચાણની આવકમાંથી ૨૦,૦૧,૭૪૩.૫૩ રૂપિયાની રકમ મળી હતી.

અપીલકર્તા દ્વારા ઇન્સ્યોરર સમક્ષ ૧૨મી ઓગસ્ટ, ૧૯૮૯ ના પત્ર દ્વારા કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ દ્વારા દાવો કરવામાં આવ્યો હતો જેને સામાવાળા દ્વારા ૧લી એપ્રિલ, ૧૯૯૧ ના પત્ર દ્વારા નકારી કાઢવામાં આવ્યો હતો. સદર સ્ટેન્ડ

તેના દ્વારા ૨૨મી ઓક્ટોબર, ૧૯૯૧ ના પત્ર દ્વારા પુનરાવર્તિત કરવામાં આવ્યું હતું.

અપીલકર્તાએ કલકત્તા હાઇકોર્ટની ઓરિજિનલ સાઇડ સમક્ષ દાવો દાખલ કર્યો જેને સીએસ નં. ૪૮૦/૧૯૯૨ તરીકે માર્ક કરવામાં આવ્યો જેમાં વ્યાજ સાથે ૪૯,૪૮,૪૦૭/- રૂપિયાની રકમ માટે હુકમનામાની અરજ કરવામાં આવી. સિંગાપોર કોર્ટે, જો કે, સદર દાવાની પડતરતા દરમિયાન ૧૯મી મે, ૧૯૯૫ ની આસપાસ અપીલકર્તાની તરફેણમાં નાણાં મુક્ત કર્યા. સદર ૨૦,૦૧,૭૪૦.૫૩ ની રકમ તેના દ્વારા ૨૨મી જૂન, ૧૯૯૫ ના રોજ તત્કાલીન પ્રવર્તમાન વિનિમય દરે પ્રાપ્ત કરવામાં આવી હતી.

દાવામાં વિદ્વાન સિંગલ જજે અન્ય બાબતોની સાથે નીચેના મુદ્દાઓ નક્કી કર્યા: "૧. શું વાદી વિષયવસ્તુના માલનો માલિક છે?

૨(બી) શું દાવાની અરજીના ફકરા ૮ માં આક્ષેપ કર્યા મુજબ કોઈ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ હતો? ૩. શું દાવો મર્યાદાના કાયદા દ્વારા બાધિત છે? ૪. વાદી કઈ રાહત માટે, જો કોઈ હોય, હકદાર છે?"

મુદ્દા નં. ૧ ના સંદર્ભમાં, વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિએ મત વ્યક્ત કર્યો: "તેથી તે ફલિત થાય છે કે સદર કલમ ૬ પ્રતિવાદી દ્વારા નોન-ડિલિવરી એટલે કે વીમાકૃત

જોખમને કારણે વાદીના દાવા સામે ગોઠવી શકાય નહીં. વધુમાં કોઈ પણ સંજોગોમાં હું ટ્રાયલ વખતે રજૂ કરાયેલા પુરાવાઓથી સંતુષ્ટ છું કે વાદીએ સિંગાપોર બંદર પર સફર સમાપ્ત થવાની તાત્કાલિક નોટિસ આપી હતી પરંતુ પ્રતિવાદીએ સદર પોલિસી ચાલુ રાખવા માટે વધારાના પ્રીમિયમની ચુકવણી માટે પૂછ્યું ન હતું. તેથી પ્રતિવાદીએ સદર પોલિસીને ચાલુ રાખવા માટે સંમતિ આપી હોવાનું માનવું જોઈએ અને કોઈ પણ દરે તેને સદર કલમમાં નિર્ધારિત શરત જતી કરી હોવાનું માનવું જોઈએ. તેથી, હું આ મુદ્દાનો હકારાત્મક જવાબ આપું છું."

જ્યાં સુધી મુદ્દા નં. ૨(બી) નો સંબંધ છે, વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિએ ધ મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩ ની કલમ ૬૦ માં સમાવિષ્ટ 'કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ' ની વ્યાખ્યા નોંધી અને મત વ્યક્ત કર્યો: "સદર પોલિસીમાં તેનાથી વિપરિત કોઈ 'સ્પષ્ટ જોગવાઈઓ' નથી અને તેથી તે વિવાદિત કરી શકાય નહીં કે સદર માલસામાનનો કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ થયો છે. રેકોર્ડ પર એ દર્શાવવા માટે પુરાવા છે કે સદર માલસામાનને સિંગાપોર બંદરેથી કલકત્તા પોર્ટ પર લાવવાનો ખર્ચ તેના વાસ્તવિક ખર્ચ કરતાં વધુ હશે (જુઓ એક્ઝિબિટ 'એસ' ઉપર). તેથી, હું અહીં ઠરાવું છું કે આ મુદ્દાનો હકારાત્મક જવાબ આપવો જોઈએ."

મુદ્દા નં. ૩ અંગે, વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિએ સામાવાળાની દલીલ નોંધી જે નીચે મુજબ છે: "....વાદીનો દાવો અયોગ્ય હતો અને જાળવી શકાય તેમ ન હતો અને

પ્રતિવાદીના એપ્રિલ ૧, ૧૯૯૧ અને ઓક્ટોબર ૨૨, ૧૯૯૧ ના પત્ર દ્વારા તે નકારી કાઢવામાં આવ્યો હતો." સદર દલીલના સંદર્ભમાં, તેમણે મત વ્યક્ત કર્યો કે સદર નકાર ૧લી એપ્રિલ, ૧૯૯૧ અને ૨૨મી ઓક્ટોબર, ૧૯૯૧ ના રોજ કરવામાં આવ્યો હતો.

મુદ્દા નં. ૪ ના સંદર્ભમાં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે દાવો મર્યાદાની અંદર હતો. અપીલકર્તાને ૨૦,૦૧,૭૪૦.૫૩ રૂપિયાની રકમ મળી હતી તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, એવો મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો કે તે માત્ર ૮,૪૮,૨૫૯.૪૭ રૂપિયાની રકમ માટે જ હકદાર હતો અને તે માટે વાર્ષિક ૧૮% ના દરે સાદા વ્યાજ સાથે દાવાનું હુકમનામું આપવામાં આવ્યું હતું.

તેનાથી નારાજ થઈને, સામાવાળાએ સદર હાઈકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચ સમક્ષ ઈન્ટ્રા-કોર્ટ અપીલ દાખલ કરી જેને એપીઓ નં. ૩૬૩/૨૦૦૦ તરીકે માર્ક કરવામાં આવી હતી. હાઈકોર્ટે ઠરાવ્યું કે ૮મી જુલાઈ, ૧૯૮૮ ના રોજ દાવાનો નકાર કરવામાં આવ્યો હોવાથી, ત્યારબાદના પત્રવ્યવહારોને 'વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ' (પૂર્વગ્રહ વિના) તરીકે માર્ક કરવામાં આવ્યા હોવાથી, તે મર્યાદાના સમયગાળાના વિસ્તરણ સમાન ગણાશે નહીં કારણ કે દાવો ૭મી ઓગસ્ટ, ૧૯૯૨ ના રોજ દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો. પક્ષકારો વચ્ચે થયેલા પત્રવ્યવહારોના સંદર્ભમાં, એવો મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો: "...આ સંદર્ભમાં પ્રતિવાદી/અપીલકર્તાનું આચરણ સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે પરિસ્થિતિને

ટ્રેસ કરવામાં મદદ કરવા માટે, પ્રતિવાદીએ તેની સારી ઓફિસ લંબાવી હતી અને તે પણ વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ. આવા હાવભાવ સ્વીકૃતિ દ્વારા અથવા અન્યથા મર્યાદાના સમયગાળાને લંબાવતા હોય તેવું લાગતું નથી જ્યારે એક્ઝિબિટ પ (૮મી જુલાઈ, ૧૯૮૮) ના મુખ પર જ, પ્રતિવાદીએ તેની જવાબદારીનો અસ્વીકાર/ઇનકાર કરી દીધો હતો..."

એવું વધુમાં ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે પોલિસીની કલમ ૯ ને ધ્યાનમાં રાખીને, પરિવહનનો કરાર સમાપ્ત થઈ ગયો છે. બાબતના ગુણદોષ પર, કોર્ટે, દાવો સ્થાપિત થયો હતો કે કેમ તે પ્રશ્ન પર, ઠરાવ્યું કે દાવા પાત્ર તરીકે નક્કી કરવાની રકમના સંબંધમાં કોઈપણ નિશ્ચિત પુરાવાની ગેરહાજરીમાં તેની ગણતરી કરવામાં આવી ન હતી. પોલિસી ઓલ–રિસ્ક પોલિસી હતી કે કેમ તે પ્રશ્નના સંદર્ભમાં, ડિવિઝન બેન્ચે મત વ્યક્ત કર્યો કે પોલિસી ઓલ–રિસ્ક પોલિસી ન હતી અને કલમ ૪.૬ માં સમાવિષ્ટ એક્સક્લુઝન ક્લોઝ લાગુ થશે. કન્સ્ટ્રક્ટિંવ ટોટલ લોસના પ્રશ્નના સ દર્ભમાં, માલ અસ્તિત્વમાં હતો તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, કોર્ટે મિડોવ્સ વિરુદ્ધ રોબર્ટસન (૧૯૪૦) ૬૭ લોયડ્સ લો રિપોર્ટ ૪૮૪ પર આધાર રાખ્યો હોવાનું જણાય છે, જેમાં મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો: "...અયોગ્યતા (unseaworthiness) વીમાકૃત જોખમની અંદર આવશે નહીં જેમ કે વેડ્સવર્થ લાઇટરેજ કંપની લિમિટેડ (ઉપર) માં ઠરાવવામાં આવ્યું હતું. જહાજની અયોગ્યતા એ પોલિસીમાં બાકાત રાખવામાં આવેલ આધાર છે જેનો અગાઉ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે. એવું સાબિત કરવા માટે કોઈ

પ્લીડિંગ અથવા કોઈ પ્રયાસ નથી કે વાદી અથવા તેનો નોકર લોડિંગ સમયે જહાજની અયોગ્યતાથી ગુપ્ત રીતે વાકેફ ન હતા."

એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું: "૬.૧૫ જો કોઈ પરિસ્થિતિમાં, એક કરતા વધુ પરિબળોના સંયોજનને કારણે નુકસાન થાય છે, તો જો એક પરિબળ બાકાત રાખવામાં આવે તો વાદીનો દાવો સફળ થઈ શકે નહીં. વર્તમાન કિસ્સામાં, અગાઉ ઉલ્લેખ કર્યા મુજબ વાદી દ્વારા કરવામાં આવેલ વિલંબ અને ડિફોલ્ટ એ નિકટવર્તી કારણ હતું. તેથી, વાદીનો દાવો નિષ્ફળ જવો જોઈએ."

વીમાકૃત સમયગાળાની અસરને ટાળવા અથવા ઘટાડવા માટે અપીલકર્તા દ્વારા લેવામાં આવેલા પગલાંને કારણે થયેલા નુકસાનના મુદ્દાના સંદર્ભમાં, એવો મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો કે જહાજ અયોગ્યતાને કારણે અટકાયતમાં હોવાથી જે એક્સક્લુઝન ક્લોઝ છે તેથી વાદી તેના દાવામાં સફળ થઈ શકે નહીં. એવો વધુ મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો કે વીમાને 'સ્યુ એન્ડ લેબર ક્લોઝ' દ્વારા અસર થઈ હતી અને અપીલકર્તા પોતાનો બોજો ઉઠાવવામાં સક્ષમ રહ્યો નથી. વેરહાઉસથી વેરહાઉસ નુકસાનના સંદર્ભમાં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે પોલિસીમાં અયોગ્ય જહાજમાં માલ લોડ કરવાના જોખમનો સમાવેશ થતો નથી. તે દરિયાઈ ઉદ્યોગનું જોખમ હોવાથી, તેનો અમલ કલમ ૫.૧ માં સમાવિષ્ટ એક્સક્લુઝન ક્લોઝ સામે થશે.

એવું તારણ કાઢવામાં આવ્યું હતું: "૧૦. આ તમામ કારણોસર, અમારો એવો મત છે (૧) કે તેના ૮મી જુલાઈ, ૧૯૮૮ (આંક ૫) ના પત્ર દ્વારા ઇન્સ્યોરર દ્વારા ઇનકારની હકીકત અને પોલિસીની સમાપ્તિ અને ૧૫મી જુલાઈ, ૧૯૮૮ ના રોજ કાર્ગો સેફ્ટી કન્સ્ટ્રક્શન સર્ટિફિકેટ અને લોડ લાઇન સર્ટિફિકેટની મુદત પૂરી થયા પછી તેના બિન-વિસ્તરણના કારણે અને વાદી દ્વારા યા તો તે પછી તરત જ માલનું પુનઃશિપમેન્ટ મેળવવાની તેની જવાબદારીમાંથી મુક્ત થવામાં નિષ્ફળતા અને તાત્કાલિક સ્થાનિક રીતે માલ વેચવાનો નિર્ણય લેવામાં નિષ્ફળતા અને ૭મી ઓગસ્ટ, ૧૯૯૨ પછી દાવો દાખલ કરવાને કારણે સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે વાદીનો દાવો મર્યાદા દ્વારા બાધિત હતો અને દાવો નકારી કાઢવો જોઈતો હતો; (૨) વાદી એ સાબિત કરી શક્યો નથી કે તેણે વિલંબ ટાળવા માટે તમામ પગલાં લીધા હતા; (૩) પોલિસી ઓલ-રિસ્ક પોલિસી ન હતી પરંતુ અગાઉ ફકરા ૫ માં ગણવામાં આવેલી પ્રતિબંધિત કલમો ધરાવતી ઇન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) ના કારણસર સીમિત અને પ્રતિબંધિત હતી; (૪) વાદી ગુણદોષ પર દાવાને ટકાવી રાખવા માટે તેના પર રહેલો બોજો ઉઠાવીને તેનો દાવો સ્થાપિત કરી શક્યો નથી અને જ્યારે દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો ત્યારે માલ ખોવાઈ ગયો ન હતો; (૫) વાદી ત્યાગના (abandonment) કારણસર કન્સ્ટ્રક્ટિવ લોસ સાબિત કરવામાં સક્ષમ રહ્યો નથી; (૬) કે એવિડન્સ એક્ટની કલમ ૨૦ અને ૩૨ ના કારણસર, એ સાબિત થયું હતું કે માલ હજુ પણ અસ્તિત્વમાં હતો અને સારી સ્થિતિમાં હતો; અને (૭)

કે અગાઉ ચર્ચા કર્યા મુજબ નુકસાનનો શ્રેય કોઈ વીમાકૃત જોખમને આપી શકાય નહીં."

અપીલકર્તા વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી પ્રસેનજીત કેસવાણીએ રજૂઆત કરી કે હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે તેના નિષ્કર્ષો પર પહોંચવામાં ગંભીર ભૂલ કરી છે કારણ કે તે એ ધ્યાનમાં લેવામાં નિષ્ફળ રહી છે કે એકવાર માલ ફસાઈ ગયા પછી, તે વિસ્તૃત વીમા પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવામાં આવ્યો હતો જેમાં કોઈપણ કારણસર નોન–ડિલિવરીનો સમાવેશ થશે. માલની નોન–ડિલિવરી, વિદ્વાન વકીલે દલીલ કરી, કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને તેના વ્યાપમાં લાવશે કારણ કે સિંગાપોરથી કલકત્તા માલના પરિવહનનો ખર્ચ માલના વાસ્તવિક ખર્ચ કરતાં ઘણો વધારે હતો તે હકીકત અંગે કોઈ ગંભીર વિવાદ નથી. એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ આકર્ષાય છે તે દર્શાવવાનો સાબિતીનો બોજો ઇન્સ્યોરર પર હોવાથી અને આવો બોજો ઉઠાવવામાં ન આવ્યો હોવાથી ડિવિઝન બેન્ચના નિર્ણયને માન્ય રાખવો જોઈએ નહીં. એ બાબત તરફ વધુ ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું કે લેખિત નિવેદનમાં એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડવા બાબતનો કોઈ કેસ ઊભો કરવામાં આવ્યો ન હતો કે કોઈ મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો ન હતો. કોઈ પણ સંજોગોમાં, અસ્પષ્ટતાના કિસ્સામાં, વીમાના કરારનું અર્થઘટન વીમાધારકની તરફેણમાં થવું જોઈએ. આ વતી યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ પુષ્પાલયા પ્રિન્ટર્સ, [૨૦૦૪] ૩ એસ.સી.સી. ૬૯૪ પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે.

બીજી તરફ, સામાવાળા વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી વિષ્ણુ મહેરાએ રજૂઆત કરી કે ઈન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) માં પ્રતિબંધિત કલમો છે. મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૭૮ તરફ અમારું ધ્યાન દોરતા, તેમણે રજૂઆત કરી કે હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે 'કોઈપણ જોખમ' શબ્દોનું યોગ્ય અર્થઘટન કર્યું છે. એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૭૮ ની પેટા–કલમ (૪) ને ધ્યાનમાં રાખીને, વીમાધારકની નુકસાન ઘટાડવાની ફરજ હતી અને માત્ર તે જ બાબતને ધ્યાનમાં રાખીને, સામાવાળાએ તેની સહાય વિસ્તારી જે તેની જવાબદારીની સ્વીકૃતિ હોવાનું કહી શકાય નહીં. એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો હતો કે વીમા પોલિસી માત્ર તેમાં દર્શાવેલ જોખમોને જ આવરી લેશે અને જહાજ ફસાઈ ગયું હોવાનો કોઈ કેસ બનાવવામાં આવ્યો નથી.

પોલિસીની કલમ નં. ૯ ને ધ્યાનમાં રાખીને, એવું દલીલ કરવામાં આવ્યું હતું કે કરાર સમાપ્ત થઈ ગયો હતો અને કરાર ચાલુ રાખવા માટે કોઈ વિનંતી ન હોવાથી, તે ડિસેમ્બર, ૧૯૮૮ માં જ્યારે સિંગાપોરમાં ફસાઈ ગયું ત્યારે તેનો અંત આવ્યો. કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ અંગે અપીલકર્તાના દાવાના સંદર્ભમાં, એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે કરાર ડિસેમ્બર, ૧૯૮૮ માં સમાપ્ત થઈ ગયો હતો અને, આમ, આ કેસ મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૬૦ ના દાયરામાં આવશે. કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ, એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો હતો, વાસ્તવિક કુલ નુકસાન સાથે સુસંગત હોવો જોઈએ, પરંતુ, એવો કોઈ કેસ બનાવવામાં આવ્યો નથી કે તે

વાસ્તવિક કુલ નુકસાનનો કિસ્સો હતો કારણ કે માલ અસ્તિત્વમાં હતો અને તે વેચાઈ ગયો હતો અને તેથી વીમાધારકોને ક્યારેય સંપૂર્ણ માલના કબજાથી વંચિત કરવામાં આવ્યા ન હતા. એવું વધુ રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે જો 'ફસાયેલા (stranded)' શબ્દને વ્યાપક અર્થ આપવામાં આવે તો પણ, વીમાધારકને માલના કબજાથી વંચિત કરવામાં ન આવ્યા હોવાથી, કોઈ નુકસાન થયું ન હતું.

અમારી સમક્ષ વિચારણા માટે ઉપસ્થિત થતા પ્રશ્નો છે: (૧) શું દાવો મર્યાદા દ્વારા બાધિત હતો. (૨) શું વીમાની પોલિસી ઓલ રિસ્ક પોલિસી હતી. (૩) શું પોલિસી કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને આવરી લેતી હતી. (૪) શું અપીલકર્તાના દાવાને નકારી કાઢવા માટે આ કેસના તથ્યોમાં પોલિસીમાંની એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડે છે.

દાવા અરજીમાં જણાવાયું હતું: "૧૩. એપ્રિલ ૧, ૧૯૯૧ અને ઓક્ટોબર ૨૨, ૧૯૯૧ ના પત્રો દ્વારા પ્રતિવાદીએ ખોટી રીતે વાદીના દાવાને નકારી કાઢ્યો." સદર દલીલોના જવાબમાં, સામાવાળાએ ભારપૂર્વક જણાવ્યું: "૧૫. દાવા અરજીના ફકરા ૧૩ ના સંદર્ભમાં આ પ્રતિવાદી ઇનકાર કરે છે કે આ પ્રતિવાદીએ વાદીના દાવાને ખોટી રીતે નકારી કાઢ્યો છે. વાદીનો દાવો ખોટો હતો અને ટકી શકે તેમ ન હતો અને તેને આ પ્રતિવાદીના એપ્રિલ ૧, ૧૯૯૧ અને ઓક્ટોબર

૨૨, ૧૯૯૧ ના પત્રો દ્વારા નકારી કાઢવામાં આવ્યો હતો. આ પ્રતિવાદી જણાવે છે કે સદર બે પત્રોની સામગ્રી સાચી અને યોગ્ય છે."

અપીલકર્તાએ ૨૪મી જૂન, ૧૯૮૮ ના રોજ પોતાનો દાવો નોંધાવ્યો હતો. ૮મી જુલાઈ, ૧૯૮૮ ની આસપાસ, ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ એવું જણાવતા દાવાને નકારી કાઢવાનો ઈરાદો દર્શાવ્યો: "અમે તમારા ગત માસની ૨૪ તારીખના પત્રની પહોંચ સ્વીકારીએ છીએ અને તમે જે લખો છો તેની નોંધ લઈએ છીએ. અમે તમારું ધ્યાન અમારા ૦૩/૦૬/૮૮ ના પત્ર તરફ દોરવા માંગીએ છીએ, જેમાં તમને ૧૧/૦૭/૮૮ પહેલા કલકત્તા પોર્ટ પર કાર્ગો ઉતારવા માટે નિષ્ઠાવાન અને ગંભીર પ્રયાસો કરવા વિનંતી કરી હતી, જો જરૂરી હોય તો, યોગ્ય લાગે તેવી યોગ્ય કાર્યવાહી કરીને પણ. અમે તમને જરૂર પડે ત્યારે અમારી સિંગાપોર ઓફિસની સહાય લેવાની પણ સલાહ આપી છે. તમારા સંદર્ભ હેઠળના પત્ર પરથી એ સ્પષ્ટ નથી થતું કે જહાજના માલિકોને તેમના દ્વારા જારી કરાયેલ લેડિંગ મુજબ કલકત્તા પોર્ટ પર કાર્ગો ડિલિવર કરવા મજબૂર કરવા માટે કયા પગલાં લેવામાં આવ્યા છે. કૃપા કરીને નોંધ લેશો કે સંપૂર્ણ કાર્ગો ભરેલ જહાજ મળી આવ્યું હોવાથી 'નોન–ડિલિવરી' નો પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી અને જ્યાં માલ અસ્તિત્વમાં હોય ત્યાં અન્ડરરાઈટર્સ દ્વારા કોઈ દાવો સ્વીકાર્ય રહેશે નહીં. મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીના નિયમો અને શરતો મુજબ 'વિલંબ' એ બાકાત રાખવામાં આવેલ જોખમ છે જેની નોંધ લેશો."

સદર પત્રના વાંચન પરથી, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે અપીલકર્તાના દાવાને ન સ્વીકારવાનું એકમાત્ર કારણ એ હતું કે કાર્ગો અસ્તિત્વમાં હોવાથી કોઈપણ 'નોન–ડિલિવરી' નો પ્રશ્ન ઉભો થતો નથી. સદર પત્રમાં અપીલકર્તાની અન્ય દલીલોને નકારવામાં આવી ન હતી.

૧૧મી ઓગસ્ટ, ૧૯૮૮ ની આસપાસ, અહીના અપીલકર્તાએ અન્ય બાબતોની સાથે નીચે મુજબ જણાવતા ત્યાગની (abandonment) નોટિસ આપી: "કેસના સંજોગોમાં, અમે તમને કન્સાઇનમેન્ટ્સ ત્યજી દેવાની આ નોટિસ આપીએ છીએ અને તમે વીમાકૃત વિષય વસ્તુઓનો કબજો લેવા માટે મુક્ત છો. આ સંબંધમાં, અમે જણાવી શકીએ કે બ્રિટિશ એન્ડ ફોરેન મરીન ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ સેન્ડે એન્ડ અનાધર ના સમાન કેસમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે 'વીમાકૃત જોખમ દ્વારા સાહસ નિષ્ફળ જવાના પરિણામે વીમાધારક તેને ત્યજી શકે છે અને કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ માટે આદર આપી શકે છે એ આધાર પર કે વીમાકૃત વિષય વસ્તુનું વાસ્તવિક નુકસાન અનિવાર્ય જણાય છે, ભલે માલને પોતાને નુકસાન ન થયું હોય.' તેમાં જણાવાયું હતું: 'અમે પોલિસી હેઠળ જરૂરીયાત મુજબ કુઆલાલંપુર ખાતે જહાજના માલિકો પાસે અમારો ઔપચારિક દાવો નોંધાવ્યો છે અને તેની નકલ તમને સમર્થન માટે મોકલી છે. જહાજના માલિકોએ અમારી દાવાની નોટિસ સ્વીકારી નથી અને તેઓ ઈરાદાપૂર્વક મૌન રહ્યા છે. જો કે, કોઈપણ રિકવરી કાર્યવાહી પર અમે દાવા અરજી વગેરે પર સહી કરીને પણ અમારી સંપૂર્ણ સહાય આપીશું'"

સામાવાળાએ સ્વીકૃત રીતે માર્ચ, ૧૯૮૯ માં સર્વે હાથ ધર્યો હતો. ડિસેમ્બર, ૧૯૮૮ માં પણ, જહાજ સિંગાપોર તરફ આગળ વધ્યું હતું પરંતુ જાન્યુઆરી, ૧૯૮૯ માં સિંગાપોર બંદર પર પહોંચ્યા પછી જ, કાર્ગો ઉતારવામાં આવ્યો હતો. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા હકીકતનું તારણ કાઢવામાં આવ્યું છે કે જહાજ તેની અયોગ્યતાને કારણે આગળ વધ્યું ન હતું. તે પ્રશ્ન હેઠળ નથી.

અમે અગાઉ નોંધ્યું છે કે નિર્વિવાદપણે અપીલકર્તાએ પોતાની રીતે અને સામાવાળાના કહેવાથી શક્ય તેટલી હદે કાર્ગોની વસૂલાત માટે પગલાં લીધાં હતાં. તેણે કાર્ગોના વેચાણ માટે સિંગાપોર હાઇકોર્ટમાં અરજી કરી. તેણે મલેશિયન કોર્ટ સમક્ષ જહાજની ધરપકડની અરજ વાળી અરજીનો પણ વિરોધ કર્યો હતો. સામાવાળાએ પોતે દલીલ કરી હતી કે અપીલકર્તાએ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસનો અકાળ દાવો કર્યો હતો. આવું કહ્યા પછી, તે મર્યાદાની દલીલ ઉઠાવી શકે નહીં.

અમારું ધ્યાન પક્ષકારો વચ્ચેના પત્રવ્યવહારો તરફ દોરવામાં આવ્યું છે. અપીલકર્તાના ૧૧મી ઓગસ્ટ, ૧૯૮૮ ના પત્રના જવાબમાં, સામાવાળાએ તેના ૨જી સપ્ટેમ્બર, ૧૯૮૮ ના પત્રમાં જણાવ્યું હતું કે દાવાની પતાવટ માટે પોલિસીની શરતો મુજબ ચુસ્તપણે વિચારણા કરવામાં આવશે. જો કે, એવું જણાવાયું હતું: "...જેથી કુઆલાલંપુર કોર્ટમાં અગાઉથી જ કાર્યવાહી કરી ચૂકેલા

એક કન્સાઇનીના હિતમાં માલ વેચાઈ ન જાય, અમે પૂર્વગ્રહ વિના (without prejudice) તમારા હિતમાં દૃઢપણે ભલામણ કરીશું કે જહાજના માલિકોને સફર પૂરી કરવાની ફરજ પાડવા માટે કન્સાઇની અને માલના માલિકો તરીકે તમારા દ્વારા કુઆલાલંપુરની યોગ્ય કોર્ટમાં કાર્યવાહી કરવામાં આવે અને તે દરમિયાન, તમારા હિતોના રક્ષણ માટે અન્ય રસ ધરાવતા કન્સાઇની સાથે 'રેસ્ટ્રેઇન્ટ ઓર્ડર' પણ મેળવવો જોઈએ જેથી કોર્ટ દ્વારા એવી કોઈ એકલ કે મનસ્વી કાર્યવાહી ન કરવામાં આવે જે તમારા અન્ય કન્સાઇનીના હિતને જોખમમાં મૂકે. અમે અહીં તમારું ધ્યાન દોરી શકીએ છીએ કે પોલિસીમાં લોસ મિનિમાઇઝેશન ક્લોઝની શરતોમાં, તમે કેરિયર્સ સામે તમામ રક્ષણાત્મક પગલાં પૂરતા પ્રમાણમાં લેવાય તે જોવાની ફરજમાં બંધાયેલા છો. જો કે, પોલિસી હેઠળના દાવાની પતાવટ માટે માત્ર વીમા પોલિસીના નિયમો અને શરતો મુજબ ચુસ્તપણે વિચારણા કરવામાં આવશે. આ પૂર્વગ્રહ વિના છે."

તે તબક્કે પણ કોઈ નકાર કરવામાં આવ્યો ન હતો. માત્ર જ્યારે જહાજ અયોગ્યતાને કારણે સિંગાપોર બંદર છોડી શક્યું ન હતું, ત્યારે કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસનો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. હરીફ કલમો નક્કી કરવા માટે નિર્વિવાદપણે પોલિસીની શરતોનો આહવાન કરવું પડશે. પરંતુ, એ કહેવું એક બાબત છે કે દાવો મર્યાદા દ્વારા બાધિત હતો અથવા એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડશે; પરંતુ એ કહેવું બીજી બાબત છે કે વીમા કરારની શરતોમાં સદર કલમને આહવાન કરવાનો પ્રશ્ન ઉભો થતો નથી.

માત્ર એટલા માટે કે "વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ (પૂર્વગ્રહ વિના)" શબ્દપ્રયોગનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો, તે અમારા મતે પર્યાપ્ત ન હતું અને વીમાધારકના અધિકારને ઘટાડશે નહીં કે જેના માટે તે અન્યથા હકદાર હતો. "વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ" શબ્દપ્રયોગનું અર્થઘટન તે કયા સંદર્ભમાં વપરાય છે તેના સંદર્ભમાં કરવું પડશે. જો જે હેતુ માટે તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે તે સિદ્ધ થાય છે, તો તેના દ્વારા કોઈ કાયદેસરના દાવાને હરાવવા દઈ શકાય નહીં. [જુઓ કટ્સ વિરુદ્ધ હેડ એન્ડ અનાધર, (૧૯૮૪) ૨ ડબલ્યુ.એલ.આર. ૩૪૯ અને રશ એન્ડ ટોમ્પકિન્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ગ્રેટર લંડન કાઉન્સિલ એન્ડ અનાધર, [૧૯૮૮] ૧ ઓલ ઈ.આર. ૫૪૯]

ફિપ્સન ઓન એવિડન્સ, સોળમી આવૃત્તિ, પૃષ્ઠ ૬૫૫–૬૫૭ માં, જણાવાયું છે: "વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકારને વિશેષાધિકારના એક સ્વરૂપ તરીકે જોવામાં આવે છે અને સામાન્ય રીતે તેને એ રીતે ગણવામાં આવે છે. જો કે, તેમાં વિશેષાધિકારના કાયદા જેવા સમાન લક્ષણો નથી. વિશેષાધિકાર માટે હકદાર પક્ષકારના કહેવાથી વિશેષાધિકાર જતો કરી શકાય છે. વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકાર સામાન્ય રીતે માત્ર પત્રવ્યવહારના બંને પક્ષકારોની સંમતિથી જ જતો કરી શકાય છે. જ્યારે વિશેષાધિકારમાં નિયમ એ છે કે 'એકવાર વિશેષાધિકૃત, હંમેશા વિશેષાધિકૃત', વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ માટેનો નિયમ ઓછો સીધો છે, અને ઓછામાં ઓછા ત્રણ પક્ષકારોના કિસ્સામાં, આ હંમેશા સ્થિતિ

રહેશે નહીં. ત્રીજો તફાવત એ છે કે ત્રણ પક્ષકારોની પરિસ્થિતિમાં, જે કરાર દ્વારા સંચાલિત નથી, વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ દસ્તાવેજો માત્ર એવા સંજોગોમાં સુરક્ષિત છે જ્યાં જાહેર નીતિનું સમર્થન પૂરું પાડી શકાય, એટલે કે જ્યાં મુદ્દો એ હોય કે શું સ્વીકૃતિઓ કરવામાં આવી હતી. તે વિશેષાધિકારના કાયદામાં લાગુ પડતો સિદ્ધાંત નથી. ચોથું, જ્યારે કાનૂની વ્યાવસાયિક વિશેષાધિકાર એ મૂળભૂત અધિકાર છે, વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકાર એ સામાન્ય રીતે સ્વીકાર્યતાનો નિયમ છે, જે યા તો કરાર આધારિત અથવા ગર્ભિત કરાર આધારિત અધિકાર અથવા જાહેર નીતિ પર આધારિત છે. યોગ્ય કાયદાના મુદ્દાઓ માટે આના પરિણામો હોઈ શકે છે. છેલ્લે, જો કોઈ પક્ષકાર વિશેષાધિકૃત દસ્તાવેજના કબજામાં આવે છે, જે વિશ્વાસભંગ માટે સમાન રાહતને આધીન છે, તો એવું કોઈ કારણ નથી કે તેણે તેનો ઉપયોગ ન કરવો જોઈએ અને તે પુરાવા તરીકે સ્વીકાર્ય રહેશે. પરંતુ, માત્ર હકીકત એ છે કે પક્ષકાર પાસે વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ દસ્તાવેજ છે, તે તેને અન્ય પક્ષકારની સંમતિ વિના તેનો ઉપયોગ કરવાનો અધિકાર આપતું નથી. (સી) પત્રવ્યવહારને નિયમની અંદર ક્યારે ગણવામાં આવે છે? પ્રથમ પ્રશ્ન એ નક્કી કરવાનો છે કે કયા સંચાર વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકારને આકર્ષિત કરે છે. બીજો તબક્કો એ વિચારવાનો છે કે કોર્ટ આવા સંચારને તેમ છતાં ક્યારે સ્વીકારશે. પત્રવ્યવહારને માત્ર ત્યારે જ વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકાર દ્વારા સુરક્ષિત કરવામાં આવશે જો તે પક્ષકારો વચ્ચેના વિવાદમાં સમાધાન કરવાના સાચા પ્રયાસના હેતુ માટે લખવામાં આવ્યો હોય. એ પૂર્વશરત નથી કે પત્રવ્યવહાર વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ મથાળું ધરાવતો હોય. જો

આસપાસના સંજોગો પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પક્ષકારો સમાધાનની માંગ કરી રહ્યા હતા, તો તે વાટાઘાટોની સામગ્રીના પુરાવાઓ, સામાન્ય નિયમ તરીકે, સ્વીકાર્ય રહેશે નહીં. બીજી બાજુ એવા કેટલાક સંજોગો છે જેમાં શબ્દોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે પરંતુ જ્યાં દસ્તાવેજો વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ વિશેષાધિકારને આકર્ષિત કરતા નથી. આ એટલા માટે હોઈ શકે કારણ કે વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ શબ્દોનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હોવા છતાં, વાટાઘાટો વિવાદનું નિરાકરણ લાવવાના સાચા પ્રયાસના હેતુ માટે ન હતી. સૌથી સ્પષ્ટ કિસ્સાઓ પ્રથમ છે, જ્યાં લખનાર પક્ષકાર સાચી સમાધાન વાટાઘાટોમાં સામેલ ન હતો, અને બીજું, જ્યાં શબ્દોનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હોવા છતાં, તેનો ઉપયોગ એવા સંજોગોમાં કરવામાં આવ્યો હતો જેનો વાટાઘાટો સાથે કોઈ સંબંધ ન હતો. ઉદાહરણ તરીકે, સર્વેયરના અહેવાલોમાં કેટલીકવાર વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ મથાળું હોય છે, જોકે તેમને વાટાઘાટો સાથે કોઈ લેવાદેવા હોતા નથી. ત્રીજો કિસ્સો એ છે, જ્યાં શબ્દોનો ઉપયોગ સંપૂર્ણપણે અલગ અર્થમાં થાય છે. આમ, કાઉન્સિલ ઓફ પીટરબરો વિરુદ્ધ માનસેટર ડેવલપમેન્ટ્સમાં, દસ્તાવેજીકરણ સ્વીકાર્ય હતું કારણ કે સંદર્ભમાં શબ્દોનો અર્થ 'વૈકલ્પિક અધિકારને પૂર્વગ્રહ વિના અને અન્ય અરજી માટે કોઈ છૂટ વિના' હતો અને તેને સમાધાન સાથે કોઈ સંબંધ ન હતો. એવા સંજોગો છે જેમાં પત્રવ્યવહાર સમાધાનના દૃષ્ટિકોણથી શરૂ કરવામાં આવે છે પરંતુ પક્ષકારોનો ઈરાદો એવો નથી હોતો કે પત્રવ્યવહાર વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ હોવો જોઈએ. એવું બની શકે કે પક્ષકારો હકારાત્મક રીતે ઈચ્છતા હોય કે ભવિષ્યની કોઈ પણ કોર્ટ પત્રવ્યવહાર જુએ અને હંમેશા ધ્યાનમાં રાખે કે તે ખુલ્લો

પત્રવ્યવહાર હોવો જોઈએ. એ સારો મુદ્દો હોઈ શકે છે કે શું વાટાઘાટો કે જેમાં કોઈએ 'વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ' શબ્દોનો ઉલ્લેખ ન કર્યો હોય તેને પુરાવા તરીકે સ્વીકારવા જોઈએ કે નહીં: ઉદાહરણ તરીકે પક્ષકારો વચ્ચેની પ્રારંભિક મીટિંગમાં જ્યારે વિવાદ પ્રથમવાર વિકસિત થયો હોય. અહીં કોઈ સરળ નિયમ નથી. બીજી બાજુ, જ્યારે વાટાઘાટોમાં 'ઓપનિંગ શોટ' તરીકે પત્ર મોકલવામાં આવે છે, અને તેની પહેલાં કોઈ પત્રવ્યવહાર થયો નથી, ત્યારે પણ તે વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ હોઈ શકે છે. આ અંગે બંને દિશામાં સત્તામંડળો છે અને તે હકીકતો પર આધાર રાખશે. એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે જો કોઈ વ્યક્તિ પત્રવ્યવહારનો આધાર વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ થી ઓપન માં બદલવા માંગે છે તો ફેરફાર સ્પષ્ટ કરવાની જવાબદારી તે વ્યક્તિની છે, જોકે તે નિયમ કરતાં નિર્દેશક વધુ હોઈ શકે છે. જ્યાં સુધી વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ પત્રવ્યવહાર વાટાઘાટોના પત્રવ્યવહારના ભાગરૂપે હોય ત્યાં સુધી, જેના માટે વિધાઉટ પ્રિજ્યુડીસ નો દાવો કરવામાં આવ્યો હોય તેવા દરેક પત્રમાં ઑફર અથવા ઑફરની વિચારણા હોવી જોઈએ તેવું કોઈ કારણ નથી."

વાસ્તવિક નકાર ૧લી એપ્રિલ, ૧૯૯૧ ના રોજ કરવામાં આવ્યો હતો અને, આમ, ૭મી ઓગસ્ટ, ૧૯૯૨ ના રોજ દાખલ કરવામાં આવેલ દાવો ધ લિમિટેશન એક્ટ, ૧૯૬૩ સાથે જોડાયેલ અનુસૂચિના અનુચ્છેદ ૪૪ ની શરતો મુજબ મર્યાદાના સમયગાળાની અંદર હતો, જેનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ છે: "દાવાનું વર્ણન –– મર્યાદાનો સમયગાળો –– સમય જ્યાંથી સમયગાળો શરૂ થાય છે ૪૪ (એ) *** (બી) વીમાની પોલિસી પર જ્યારે વીમાની રકમ વીમા

કંપનીઓને નુકસાનની સાબિતી આપ્યા પછી અથવા પ્રાપ્ત થયા પછી ચૂકવવાપાત્ર હોય. -- ત્રણ વર્ષ -- નુકસાન પહોંચાડતી ઘટનાની તારીખ, અથવા જ્યાં પોલિસી પરનો દાવો નકારવામાં આવે છે, યા તો આંશિક અથવા સંપૂર્ણ રીતે, આવા ઇનકારની તારીખ."

વીમા કરારનો અંત ક્યારે વાસ્તવમાં થયો છે તે આવશ્યકપણે હકીકતનો પ્રશ્ન છે. વીમા પોલિસીનું અર્થઘટન તેની સંપૂર્ણતામાં થવું જોઈએ. માત્ર જહાજ બંદર પર ફસાઈ ગયું હોવાના કારણે મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીનો અંત આવતો નથી.

માલની ડિલિવરી પહેલાં ટ્રાન્ઝિટની સમાપ્તિ કરારની કલમ ૮ ને આધીન છે. વીમા કરારની કલમ ૮ માં કરારની અવધિનો ઉલ્લેખ છે. તે માલ વેરહાઉસ છોડે તે સમયથી અથવા તેમાં ઉલ્લેખિત અન્ય આકસ્મિકતાઓથી શરૂ થાય છે. તે સમાપ્ત થાય છે: (૧) કન્સાઇની અથવા અન્ય અંતિમ વેરહાઉસ પર ડિલિવરી થવા પર; (૨) અન્ય કોઈપણ વેરહાઉસ અથવા સંગ્રહ સ્થાન પર ડિલિવરી થવા પર; (૩) ટ્રાન્ઝિટના સામાન્ય માર્ગ સિવાયના સંગ્રહ માટે; અથવા (૪) ફાળવણી અથવા વિતરણ માટે અથવા ડિસ્ચાર્જના કોઈપણ અંતિમ બંદરે ઓવરસીઝ જહાજમાંથી વીમાકૃત માલના ઓવરસાઇડ ડિસ્ચાર્જ પૂર્ણ થયાના ૬૦ દિવસ પૂરા થવા પર. વર્તમાન કેસના તથ્યો અને સંજોગોમાં ઉપરોક્ત કોઈ પણ કલમ આકર્ષાતી નથી.

કલમ ૮.૩, અલબત્ત કલમ ૮ માં સમાવિષ્ટ અન્ય જોગવાઈઓના અમલ તેમજ કલમ ૯ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓને આધીન, વીમાધારકના નિયંત્રણ બહારના વિલંબ દરમિયાન, કોઈપણ વિચલન, બળજબરીપૂર્વક ડિસ્ચાર્જ, પુનઃશિપમેન્ટ અથવા ટ્રાન્સશિપમેન્ટ અને એક્ટેમેન્ટના કરાર હેઠળ જહાજના માલિકો અથવા ચાર્ટરર્સને આપવામાં આવેલી સ્વતંત્રતાના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા સાહસની વિવિધતા દરમિયાન અમલમાં રહે છે.

હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે એવું ઠરાવવામાં ભૂલ કરી છે કે પોલિસીની કલમ ૯ ની શરતો મુજબ જૂન/જુલાઈ, ૧૯૮૮ પછી વીમા પોલિસી સમાપ્ત થઈ ગઈ હતી જ્યારે જહાજની અયોગ્યતાને કારણે પરિવહનનો કરાર સમાપ્ત થઈ ગયો હતો. સામાવાળાએ પણ પ્લીડિંગ્સમાં સદર અસરનો કોઈ કેસ બનાવ્યો ન હતો. જો વીમાનો કરાર તેની જાતે સમાપ્ત થયો ન હતો, જેવું હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે ખોટો મત વ્યક્ત કર્યો હતો, તો તેના વિસ્તરણ માટે કોઈપણ વિનંતીનો પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી.

નિઃશંકપણે, વીમાનો કરાર ઈન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝ (સી) હેઠળ આવરી લેવામાં આવ્યો હતો. જો કે, તેમાં સ્પષ્ટપણે એક પણ લોગના ટુકડાની નોન–ડિલિવરીના જોખમનો સમાવેશ થતો હતો. તેમાં જહાજ અથવા ક્રાફ્ટ ફસાઈ જવા અથવા ગ્રાઉન્ડ થવાના જોખમનો સમાવેશ થતો હતો. તેમાં ઈન્સ્ટિટ્યૂટ ચોરી ઉઠાંતરી અને નોન–ડિલિવરીના જોખમનો પણ સમાવેશ થતો હતો.

ફરીથી ૨જી માર્ચ, ૧૯૮૮ અને ૧૧મી માર્ચ, ૧૯૮૮ ના રોજ, દેખીતી રીતે, ઉપરોક્ત પોલિસીનો વ્યાપ વધારવામાં આવ્યો હતો જેના અનુસંધાનમાં અથવા જેના આગળ વધારાનું પ્રીમિયમ ચૂકવીને વધુ એન્ડોર્સમેન્ટ કરવામાં આવ્યા હતા, જેની શરતોમાં નોન–ડિલિવરીના જોખમને ખાસ આવરી લેવામાં આવ્યું હતું. એ જણાવવા માટે પુનરાવર્તન થશે કે જહાજ તેની અયોગ્યતાને કારણે સિંગાપોરથી આગળ વધી શક્યું ન હતું. આમ, તે વિસ્તૃત વીમા પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવામાં આવ્યું હતું. ડિવિઝન બેન્ચ બાબતના આ પાસાને ધ્યાનમાં લેવામાં નિષ્ફળ રહી.

કલમ ૧.૧.૨ માં જહાજ અથવા ક્રાફ્ટ ફસાઈ જવા અથવા ગ્રાઉન્ડ થવાના જોખમનો સમાવેશ થાય છે. 'સ્ટ્રાન્ડેડ' શબ્દ એ કળાનો શબ્દ નથી. નેવી એક્ટમાં પણ આ શબ્દપ્રયોગનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે. સ્ટ્રાઉડ્સ જ્યુડિશિયલ ડિક્શનરી ઓફ વર્ડ્સ એન્ડ ફ્રેઝીસ, પાંચમી આવૃત્તિ, વોલ્યુમ પ માં, 'સ્ટ્રાન્ડ' શબ્દને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે: "'સ્ટ્રાન્ડ' એ સેક્સન શબ્દ છે, જે દરિયા અથવા કોઈ મોટી નદીના કિનારા અથવા કાંઠાને દર્શાવે છે"

ધ ન્યૂ લેક્સિકોન વેબસ્ટર્સ ડિક્શનરી ઓફ ધ ઈંગ્લિશ લેંગ્વેજ, વોલ્યુમ ૨ માં, 'સ્ટ્રાન્ડ' શબ્દને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે: "સ્ટ્રાન્ડ: ૧.

જળાશયનો કિનારો (ખાસ કરીને દરિયા અથવા તળાવનો). ૨ કિનારા પર હાંકી કાઢવું/ (બોટને) જમીન પર ચલાવવી/ (કોઈને) આકસ્મિક રીતે અને અનિચ્છાએ પ્રવાસ પર રોકાઈ જવા અથવા સંસાધનો વિના અચાનક ક્યાંક રહી જવા માટે કારણભૂત બનવું, ધુમ્મસને કારણે મુસાફરો એરપોર્ટ પર ફસાઈ ગયા (ખાસ કરીને પેસિવ) જ્યારે ભરતી ઓસરે છે અથવા પાણીનું સ્તર ઘટે છે ત્યારે કિનારે છોડી દેવું, વ્હેલ ફસાઈ ગઈ હતી."

પી રામનાથ અય્યરના એડવાન્સ્ડ લો લેક્સિકોન, ૩જી આવૃત્તિ, પૃષ્ઠ ૪૪૯૪ માં, જણાવાયું છે: "સ્ટ્રાન્ડ. 'સ્ટ્રાન્ડ' શબ્દનો અર્થ સમુદ્ર અથવા કોઈપણ નદીની ધાર થાય છે. સ્ટ્રાન્ડ (સેક્સન) એ સમુદ્ર અથવા નદીનો કોઈ કિનારો અથવા કાંઠો છે. તેથી લંડનના પશ્ચિમ પરામાં આવેલી શેરી, જે થેમ્સ નદીના કિનારા અથવા કાંઠાની બાજુમાં આવેલી છે, તેને સ્ટ્રાન્ડ કહેવામાં આવે છે."

બ્લેક્સ લો ડિક્શનરી, પાંચમી આવૃત્તિમાં, 'સ્ટ્રાન્ડ' શબ્દને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે: "સમુદ્ર અથવા નદીનો કિનારો અથવા કાંઠો."

જો જહાજ સિંગાપોરમાં ફસાઈ ગયું હોય અને તેમાંથી માલ ઉતારવામાં આવ્યો હોય, તો અપીલકર્તાએ તેનો બોજો ઉઠાવ્યો હોવાનું માનવું જોઈએ. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા પક્ષકારોની પ્લીડિંગ્સના આધારે હકીકતના તારણો કાઢવામાં આવ્યા હતા. જો મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસીની કોઈ કલમ વ્યાપક હકીકતને

આવરી લેતી હોય, તો અમારા મતે વીમાધારકને દલીલ ઉઠાવવાનો ઇનકાર કરવો અયોગ્ય ગણાશે ખાસ કરીને જ્યારે વીમા કંપની ભારતનું બંધારણ ના અનુચ્છેદ ૧૨ ના અર્થમાં રાજ્ય હોવાથી તેની પાસેથી ન્યાયી અને વાજબી રીતે કાર્ય કરવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે. જે હેતુ અને ઉદ્દેશ્ય માટે માલનો વીમો લેવામાં આવ્યો હોય તેને પૂર્ણ અસર આપવી જોઈએ. અસ્પષ્ટતાના કિસ્સામાં, વીમા પોલિસીનું અર્થઘટન વીમાધારકની તરફેણમાં થવું જોઈએ નહિ કે વીમા કંપનીની તરફેણમાં. પુષ્પાલયા પ્રિન્ટર્સમાં, આ કોર્ટે ઠરાવ્યું: "...જ્યાં દસ્તાવેજના શબ્દો અસ્પષ્ટ હોય, ત્યાં દસ્તાવેજ તૈયાર કરનાર પક્ષકાર વિરુદ્ધ તેનું અર્થઘટન કરવામાં આવશે. આ નિયમ વીમાના કરારોને લાગુ પડે છે અને વર્તમાન કિસ્સામાં સમગ્ર પોલિસી વાંચ્યા પછી પણ વીમા પોલિસીની કલમ પ નું અર્થઘટન વીમા કંપની વિરુદ્ધ થવું જોઈએ..."

મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૬૦ 'કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ' ને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરે છે: "૬૦. કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ વ્યાખ્યાયિત – (૧) પોલિસીમાં કોઈ સ્પષ્ટ જોગવાઈને આધીન, ત્યાં કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ છે જ્યાં વીમાકૃત વિષય–વસ્તુનું વાસ્તવિક કુલ નુકસાન અનિવાર્ય જણાવાને કારણે, અથવા જ્યારે ખર્ચ કરવામાં આવ્યો હોય ત્યારે તેના મૂલ્ય કરતાં વધુ ખર્ચ કર્યા વિના તેને વાસ્તવિક કુલ નુકસાનથી બચાવી ન શકાતી હોવાને કારણે તેને વાજબી રીતે ત્યજી દેવામાં આવે છે. (૨) ખાસ કરીને, ત્યાં કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ છે — (૧) જ્યાં વીમાકૃત જોખમ દ્વારા વીમાધારક તેના જહાજ અથવા

માલના કબજાથી વંચિત રહે છે, અને (એ) એવી શક્યતા નથી કે તે જહાજ અથવા માલ, જે કિસ્સો હોય, પુનઃપ્રાપ્ત કરી શકે, અથવા (બી) જહાજ અથવા માલ, જે કિસ્સો હોય, પુનઃપ્રાપ્ત કરવાનો ખર્ચ, પુનઃપ્રાપ્ત થયા પછી તેમના મૂલ્ય કરતાં વધી જશે; અથવા (૨) જહાજને નુકસાનના કિસ્સામાં, જ્યાં વીમાકૃત જોખમ દ્વારા તેને એટલું નુકસાન થયું હોય કે નુકસાનનું સમારકામ કરવાનો ખર્ચ સમારકામ કર્યા પછી જહાજના મૂલ્ય કરતાં વધી જશે. સમારકામના ખર્ચનો અંદાજ કાઢતી વખતે, અન્ય હિતો દ્વારા ચૂકવવાપાત્ર તે સમારકામ માટેના સામાન્ય સરેરાશ યોગદાનના સંદર્ભમાં કોઈ કપાત કરવાની નથી, પરંતુ ભર્વિષ્યની બચાવ કામગીરીના ખચ અને ભવિષ્યના કોઈપણ સામાન્ય સરેરાશ યોગદાનને ધ્યાનમાં લેવાનું છે જેના માટે જો જરૂરી હોય તો જહાજ જવાબદાર રહેશે; અથવા (૩) માલસામાનને નુકસાનના કિસ્સામાં, જ્યાં નુકસાનનું સમારકામ કરવાનો અને માલને તેના ગંતવ્ય સ્થાને મોકલવાનો ખર્ચ આગમન પરના તેમના મૂલ્ય કરતાં વધી જશે."

કલમ ૬૦ માં સમાવિષ્ટ "કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ" ની વ્યાખ્યા સંપૂર્ણ નથી. મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૬૦ ના શરૂઆતના શબ્દો મહત્વપૂર્ણ છે.

મુકેશ કે ત્રિપાઠી વિરુદ્ધ સિનિયર ડિવિઝન મેનેજર, એલઆઈસી અને અન્ય, [૨૦૦૪] ૮ એસ.સી.સી. ૩૮૭ માં, આ કોર્ટે અવલોકન કર્યું: "કાયદામાં સમાવિષ્ટ અર્થઘટન કલમ ભલે 'સમાવિષ્ટ (includes)' શબ્દનો ઉપયોગ

કરીને વ્યાપક અર્થને પાત્ર હોય પરંતુ તે માટે પણ કાયદાના ઉદ્દેશ્ય અને હેતુની યોજનાને ધ્યાનમાં રાખવી જરૂરી છે જે તેને સદર વ્યાખ્યામાંથી બહાર કાઢે છે. વધુમાં, અર્થઘટન વિભાગ 'જ્યાં સુધી સંદર્ભ અન્યથા અપેક્ષા ન રાખે' શબ્દોથી શરૂ થાય છે. ૪૦. રમેશ મહેતા વિરુદ્ધ સાંવલ ચંદ સિંઘવીમાં એવું નોંધવામાં આવ્યું હતું: (એસ.સી.સી. પૃષ્ઠ ૪૨૬, પેરા ૨૭–૨૮) '૨૭. વ્યાખ્યાને અલગતામાં વાંચવી જોઈએ નહીં. તે શબ્દસમૂહના સંદર્ભમાં વાંચવી જોઈએ જે તેને વ્યાખ્યાયિત કરશે. તે અસ્પષ્ટ અથવા સંદિગ્ધ ન હોવી જોઈએ. શબ્દોની વ્યાખ્યાનો અર્થપૂર્ણ ઉપયોગ થવો જોઈએ; જ્યાં સંદર્ભ અર્થઘટન કલમમાં આપેલ વ્યાખ્યાને લાગુ ન પાડી શકાય તેવો બનાવે છે, ત્યાં સમાન અર્થ આપી શકાય નહીં. ૨૮. સ્ટેટ ઓફ મહારાષ્ટ્ર વિરુદ્ધ ઈન્ડિયન મેડિકલ એસોસિએશનમાં અમારામાંના એક (વી. એન. ખરે, સી.જે.) એ જણાવ્યું હતું કે સામગ્રીને ધ્યાનમાં રાખીને અર્થઘટન કલમમાં આપવામાં આવેલી વ્યાખ્યા લાગુ પડશે નહીં. તેમાં જણાવાયું હતું: (એસ.સી.સી. પૃષ્ઠ ૫૯૮, પેરા ૮) ૮. અધિનિયમની કલમ ૨ નું માત્ર વાંચન દર્શાવે છે કે તે "આ અધિનિયમમાં, જ્યાં સુધી સંદર્ભ અન્યથા અપેક્ષા ન રાખે" શબ્દોથી શરૂ થાય છે. ચાલો આપણે શોધી કાઢીએ કે શું અધિનિયમની કલમ ૬૪ ની જોગવાઈઓના સંદર્ભમાં "સંચાલન" શબ્દપ્રયોગનો વ્યાખ્યાયિત અર્થ અધિનિયમની કલમ ૬૪ માં આવતા "સંચાલન" શબ્દને આપી શકાય છે કે કેમ. રેગ્યુલેશનના પેરા ૩ માં, રાજ્ય સરકાર દ્વારા આવશ્યકતા પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવવું જરૂરી છે અને અધિનિયમની કલમ ૬૪ હેઠળ રાજ્ય સરકાર દ્વારા નવી મેડિકલ કોલેજ સ્થાપવા

માટેની પરવાનગી આપવાની છે. જો આપણે અધિનિયમની કલમ ૬૪ માં આવતા "સંચાલન" શબ્દપ્રયોગને વ્યાખ્યાયિત અર્થ આપીએ, તો તેનો અર્થ એ થશે કે રાજ્ય સરકારે યુનિવર્સિટી દ્વારા સરકારી મેડિકલ કોલેજ સ્થાપવાની પરવાનગી આપવા માટે પોતાની જાતને અરજી કરવી પડશે. તેવી જ રીતે તેનો અર્થ એવો પણ થશે કે રાજ્ય સરકાર રેગ્યુલેશનના પેરા ૩ હેઠળ આવશ્યકતા પ્રમાણપત્ર આપવા માટે પોતાની જાતને અરજી કરે છે. અમને ડર છે કે "સંચાલન" શબ્દપ્રયોગનો વ્યાખ્યાયિત અર્થ અધિનિયમની કલમ ૬૪ માં આવતા "સંચાલન" શબ્દપ્રયોગને આપી શકાય નહીં. વર્તમાન કિસ્સામાં, સંદર્ભ અધિનિયમની કલમ ૬૪ માં આવતા "સંચાલન" શબ્દને વ્યાખ્યાયિત અર્થ લાગુ કરવાની મંજૂરી આપતો નથી અથવા અપેક્ષા રાખતો નથી.'" [જુઓ મિસ્ટર પાંડે એન્ડ કંપની બિલ્ડર્સ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ વિરુદ્ધ સ્ટેટ ઓફ બિહાર અને અન્ય, (૨૦૦૬) ૧૧ સ્કેલ ૬૬૫]

કલમ ૬૦ માં સમાવિષ્ટ 'કન્સ્ટ્રક્ટિવ લોસ' નું અર્થઘટન પોલિસીની કોઈપણ સ્પષ્ટ જોગવાઈને આધીન છે. તેથી, તેમાં સમાવિષ્ટ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસની વ્યાખ્યા પોલિસીમાં હોઈ શકે તેવી અન્ય કોઈપણ કલમને આધીન રહેશે. પોલિસીમાં એક કલમ હતી જે સદર જોગવાઈ સાથે સુસંગત ન હતી. આપણે, આ પ્રકારના કિસ્સામાં, વીમાની શરતોને અસર આપવી પડે છે.

હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે મિડોવ્સ (ઉપર) નો સંદર્ભ આપ્યો છે, જેને રિકાર્ડ્સ વિરુદ્ધ ફોરેસ્ટલ લેન્ડ ટિમ્બર એન્ડ રેલવે કંપની લિમિટેડ, [૧૯૪૧] ૩ ઓલ ઈ.આર. ૬૨ માં હાઉસ ઓફ લોર્ડ્સ દ્વારા સ્પષ્ટપણે ઉલટાવી દેવામાં આવ્યો છે જેમાં સ્પષ્ટપણે ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે ત્યાગની (abandonment) નોટિસ આપી શકાય છે. હેલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઈંગ્લેન્ડ, ચોથી આવૃત્તિ વોલ્યુમ ૨૫, રીઈશ્યૂ ૨૦૦૩, પૃષ્ઠ ૨૫૭ માં, 'કન્સ્ટ્રક્ટિવ લોસ' ને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે: "પોલિસીમાં કોઈ સ્પષ્ટ જોગવાઈને આધીન, ત્યાં કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ છે જ્યાં વીમાકૃત વિષય વસ્તુનું વાસ્તવિક કુલ નુકસાન અનિવાર્ય જણાવાને કારણે, અથવા જ્યારે ખર્ચ કરવામાં આવ્યો હોય ત્યારે તેના મૂલ્ય કરતાં વધુ ખર્ચ કર્યા વિના તેને વાસ્તવિક કુલ નુકસાનથી બચાવી ન શકાતી હોવાને કારણે તેને વાજબી રીતે ત્યજી દેવામાં આવે છે. કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ અંગેની આ શરતો સંતોષાય છે કે નહીં તે દરેક કિસ્સામાં હકીકતનો પ્રશ્ન છે. ખાસ કરીને, ત્યાં કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસ છે — (૧) જ્યાં વીમાકૃત જોખમ દ્વારા વીમાધારક તેના જહાજ અથવા માલના કબજાથી વંચિત રહે છે, અને: (એ) એવી શક્યતા નથી કે તે જહાજ અથવા માલ, જે કિસ્સો હોય, પુનઃપ્રાપ્ત કરી શકે, અથવા (બી) જહાજ અથવા માલ, જે કિસ્સો હોય, પુનઃપ્રાપ્ત કરવાનો ખર્ચ, પુનઃપ્રાપ્ત થયા પછી તેમના મૂલ્ય કરતાં વધી જશે;"

રિકવરીની સંભાવનાનો નિર્ણય એ સંભાવનાઓના પ્રકાશમાં લેવો જોઈએ જે વાજબી વીમાધારકને તે ક્ષણે દેખાયા હોત જ્યારે તેને તેના નુકસાનની જાણ થઈ

હોત અને તે ત્યાગની નોટિસ આપી શક્યો હોત. કાયદાનો અગાઉનો નિયમ કે વીમાકૃત જોખમ દ્વારા સાહસની નિષ્ફળતા માલસામાન પરની સફર પોલિસી હેઠળ કન્સ્ટ્રક્ટિવ ટોટલ લોસને જન્મ આપે છે, ભલે માલને પોતાને નુકસાન ન થયું હોય, તેમાં કોઈ ફેરફાર કરવામાં આવ્યો નથી. [જુઓ રિકાર્ડ્સ (ઉપર)]

એ પણ નિર્વિવાદ છે કે જહાજ અયોગ્ય (unseaworthy) બન્યા પછી, અપીલકર્તાએ નોન–ડિલિવરીને કારણે થતા નુકસાનને ઘટાડવાના હેતુથી કાર્ગોનું મૂલ્ય વસૂલવા માટે પગલાં લીધા. તેથી, તેણે તે વતી તેની કરાર આધારિત જવાબદારી પૂરી કરી. દાવો નં. ૭૧૧/૧૯૮૯ માં સિંગાપોર હાઇકોર્ટ દ્વારા કાર્ગોના વેચાણની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. માત્ર તે તબક્કે જ, અપીલકર્તા એવા નિષ્કર્ષ પર આવી શક્યા કે કાર્ગો પુનઃપ્રાપ્ત કરીને કલકત્તા પાછા લાવવાનો ખર્ચ સિંગાપોરમાં વેચાણ કરવામાં આવે તેના કરતાં વધુ થશે. ત્યારે કાર્યવાહીનું કારણ ઉદ્ભવ્યું. વિદ્વાન સિંગલ જજે તે હકીકતની ખાસ નોંધ લીધી છે અને જણાવ્યું છે કે અપીલકર્તાએ ૧૨મી ઓગસ્ટ, ૧૯૮૯ ના તેના પત્ર દ્વારા સામાવાળાની સલાહ માંગી હતી કે વેચાણ સિંગાપોરમાં થશે કે કલકત્તામાં, જેને આંક એસ તરીકે માર્ક કરવામાં આવ્યો હતો, જેનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ છે: "સિંગાપોરમાં સ્થાનિક વેચાણ સોલિસિટરની વિનંતી પર કોર્ટે સામગ્રીની ગુણવત્તા બગડવાને ધ્યાનમાં રાખીને નુકસાન ઘટાડવા માટે કાર્ગોનો નિકાલ કરવાની પરવાનગી આપી છે. તદનુસાર, સોલિસિટરોએ મેસર્સ ટોપલિંગ્સ, રિકવરી એજન્ટની નિમણૂક કરી, જેમણે અખબારોમાં વેચાણની

જાહેરાત કરી અને ૨૩૦૦ સીબીએમ ધરાવતા કાર્ગો માટે પ્રાપ્ત થયેલી શ્રેષ્ઠ ઓફર યુએસ $ ૮૫,૦૦૦ છે. આમાંથી અમારો હિસ્સો નીચે મુજબ આવે છે: ૨૩૦૦ સીબીએમ માટે ઓફર કરેલ કુલ મૂલ્ય = યુએસ$ ૮૫,૦૦૦. તેથી, અમારો હિસ્સો ૮૫૦૦૦ x ૨૦૫૭.૭૩/૨૩૦૦ = યુએસ$ ૭૬,૦૪૬.૫૪ યુએસ$ ૭૬,૦૪૬.૫૪ x રૂપિયા ૧૬.૯૦ = રૂપિયા ૧૨,૮૫,૧૬૬.૫૦ જ્યારે અમે એલ/સી હેઠળ ૧૨૬૮.૯૯ સીબીએમ માપતા ૨૯૬ લોગના કન્સાઇનમેન્ટ માટે પહેલેથી જ રૂપિયા ૧૨,૮૫,૧૬૬.૫૦ ચૂકવી દીધા છે અને ડી.એ. હેઠળ પ્રાપ્ત થયેલા ૭૮૯.૭૪ સીબીએમ માપતા ૧૭૮ લોગ માટેના દસ્તાવેજો સામે શિપરને હજુ પણ યુએસ$ ૧,૧૮,૪૧૬/– ચૂકવવાપાત્ર છે. આમ, સિંગાપોરમાં સમગ્ર કન્સાઇનમેન્ટનો નિકાલ કરતી વખતે ૩૦ લાખથી વધુનું નુકસાન થાય છે. ભારતમાં વેચાણ માટે કાર્ગો કલકત્તા લાવવા: ભારતમાં વેચાણ માટે સિંગાપોરથી કલકત્તા કાર્ગો લાવવા માટે, સ્થિતિ નીચે મુજબ રહેશે: (એ) વીમા કંપની દ્વારા ભોગવવામાં આવનાર ખર્ચ, નૂર અને અન્ય ચાર્જીસ જેવા કે સિંગાપોર ખાતે જહાજમાં લોડિંગ વગેરે માટે. એટલે કે યુએસ $૭૫/– પ્રતિ સીબીએમ એટલે કે ૨૦૫૭.૭૩ સીબીએમ x યુએસ$ ૭૫ $૧,૫૪,૩૨૯.૭૫ x રૂપિયા ૧૬.૯૦ = રૂપિયા ૨૬,૦૮,૧૭૨.૭૭ (બી) ડ્યુટી અને ક્લિયરિંગ ખર્ચ માટે અમારા દ્વારા ભોગવવામાં આવનાર ખર્ચ એટલે કે રૂપિયા ૭૨૧/– સીબીએમ એટલે કે ૨૦૫૭.૭૩ સીબીએમ x રૂપિયા ૭૨૧/– પ્રતિ સીબીએમ આવે છે = રૂપિયા ૧૪,૮૩,૬૨૩.૩૦ કુલ = રૂપિયા ૪૦,૯૧,૭૯૬.૦૭ કલકત્તામાં સદર કાર્ગો માટે અમને જે શ્રેષ્ઠ કિંમત મળી શકે છે તે રૂપિયા ૧૯૪૨/– પ્રતિ સીબીએમ છે.

તેથી, કુલ વેચાણ પ્રાપ્તિ નીચે મુજબ રહેશે: ૨૦૫૭.૭૩ x રૂપિયા ૧૯૪૨ = પ્રતિ સીબીએમ રૂપિયા ૩૯,૯૫,૭૦૦/–" તે દૃષ્ટિકોણથી, સામાવાળા તેની ક્રેડિટ મેળવવા માટે હકદાર ઠર્યા હતા. વીમા પોલિસીની કલમ ૧૩, આમ, સ્પષ્ટપણે આકર્ષિત થઈ હતી.

બિહાર સપ્લાય સિન્ડિકેટ વિરુદ્ધ એશિયાટિક નેવિગેશન અને અન્ય, [૧૯૯૩] ૨ એસ.સી.સી. ૬૩૯: એ.આઇ.આર. (૧૯૯૩) એસ.સી. ૨૦૫૪ માં આ કોર્ટના નિર્ણય પર મજબૂત રીતે આધાર રાખવામાં આવ્યો છે જેમાં આ કોર્ટ એક અલગ હકીકત પરિસ્થિતિ સાથે કામ કરી રહી હતી. તે કિસ્સામાં, પ્રશ્ન હેઠળનું જહાજ કાર્ગો સાથે વિંશાખાપટ્ટનમ તરફ વાળવામા આવ્યું હતું જ્યાં જહાજનું સમારકામ પૂર્ણ થવાની અપેક્ષા હતી. જો કે, જહાજનું સમારકામ કરવામાં આવ્યું ન હતું કે ક્રૂ સભ્યોનું વેતન ચૂકવવામાં આવ્યું ન હતું જેના પરિણામે જહાજની ધરપકડ કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો. ઉપરોક્ત હકીકત પરિસ્થિતિમાં એવો મત વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો હતો: "...તેથી એ સ્પષ્ટ છે કે, એ હકીકત જાણ્યા પછી કે, અમે વીમા કંપની સામે જોડાયેલ ઈન્સ્ટિટ્યૂટ કાર્ગો ક્લોઝીસ (એફપીએ) સાથેની મરીન ઈન્સ્યોરન્સ પોલિસી સાથે કામ કરી રહ્યા છીએ, એ સાબિત કરવાની ફરજ વાદીની છે કે સમુદ્રના જોખમોને કારણે કાર્ગો ખોવાઈ ગયો હતો. હાઇકોર્ટનું તારણ એવું હોવાથી કે એન્જિન રૂમમાં દરિયાનું પાણી પ્રવેશ્યું ન હતું અને જહાજને વિશાખાપટ્ટનમ ખેંચી ગયા પછી પણ કાર્ગો અકબંધ હતો તે હકીકત દર્શાવે છે કે જહાજમાં કોઈ દરિયાનું પાણી પ્રવેશ્યું ન હતું અને, તેથી,

વાદીને થયેલું નુકસાન સમુદ્રના જોખમોને કારણે ન હતું અને વીમા કંપની એટલે કે પ્રતિવાદી ૪ સામે વાદીનો દાવો હાઇકોર્ટ દ્વારા યોગ્ય રીતે નકારી કાઢવામાં આવ્યો હતો." વિસ્તૃત પોલિસીની શરતોને ધ્યાનમાં રાખીને સદર નિર્ણય આ કેસમાં કોઈ રીતે લાગુ પડતો હોવાનું કહી શકાય નહીં. માલની નોન–ડિલિવરી કોઈપણ કારણસર હોઈ શકે છે. તે હંમેશા 'વાજબી રીતે ત્યજી દેવાયેલ નો કિસ્સો' હોવો જરૂરી નથી. 'વીમાકૃત જોખમ' શબ્દપ્રયોગનો અર્થ પોલિસીની શરતો પર આધાર રાખે છે. પોલિસીને એવા કિસ્સામાં લંબાવવામાં આવી હતી જ્યાં પરિવહનનો ખર્ચ માલના મૂલ્ય કરતાં વધુ હોય. મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટ વીમા પોલિસીની શરતોને આધીન છે. જ્યાં વીમા કંપની વધારાનું પ્રીમિયમ લે છે અને વધુ જોખમનો વીમો ઉતારે છે, ત્યાં તેનો કોઈ પ્રતિબંધિત અર્થ આપવાની જરૂર નથી. પોલિસીની શરતને તેની અસર આપવી જોઈએ. વીમાના કરારનું અર્થઘટન કરતી વખતે, તેમાં પ્રવેશવાનું કારણ અને જે જોખમોને આવરી લેવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે તે તેની પોતાની શરતો પર ધ્યાનમાં લેવા જોઈએ.

જ્યારે સમગ્ર કેસ વીમા પોલિસીના અર્થઘટન પર આધારિત હોય, ત્યારે કોઈપણ મૌખિક પુરાવા રજૂ કરવાનો પ્રશ્ન અપ્રસ્તુત બની જાય છે ખાસ કરીને જ્યારે વિદ્વાન સિંગલ જજે સિંગાપોર કોર્ટના આદેશો હેઠળ માલની હરાજી પર પ્રાપ્ત રકમને યોગ્ય ક્રેડિટ આપી હોય. કાર્ગોનું મૂલ્ય જાણીતું હતું. તે કોઈ વિવાદિત રકમ નથી. આમ, સદર લોગ્સના વેચાણ દ્વારા જે કંઈ પણ વસૂલ કરવામાં

આવ્યું છે, તે જમા કરવામાં આવવું જોઈએ અને અપીલકર્તાને માત્ર બાકીની રકમ માટે જ હકદાર ઠેરવવા જોઈએ.

પોલિસીની કલમ ૧૩ સાથે વંચાણે લેતા મરીન ઈન્સ્યોરન્સ એક્ટની કલમ ૬૦ ની પેટા–કલમ (૨) હેઠળ 'કબજો' શબ્દનો અર્થ શું થશે? પક્ષકારોમાંથી કોઈનો પણ એવો કેસ નથી કે અપીલકર્તાને માલનો વાસ્તવિક કબજો આપવામાં આવ્યો હતો. જહાજની અયોગ્યતા જેના કારણે તે ફસાઈ ગયું જેના પરિણામે અપીલકર્તાને માલ પહોંચાડી શકાયો ન હતો, તે અમારા મતે "વીમાકૃત જોખમ (peril insured against)" શબ્દપ્રયોગના અર્થમાં આવશે.

આ બાબત આપણને એ પ્રશ્ન તરફ દોરી જાય છે કે શું વીમા પોલિસીમાં સમાવિષ્ટ એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ આકર્ષાય છે. સામાવાળાએ તેના લેખિત નિવેદનમાં આવી કોઈ દલીલ ઉઠાવી ન હતી. સામાવાળા દ્વારા તે ખાસ વિનંતી કરીને સાબિત કરવું જરૂરી હતું. એક્સક્લુઝન ક્લોઝીસ લાગુ પડે છે તે સાબિત કરવાનો બોજો સામાવાળા પર હતો. ન તો કોઈ મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો છે, ન તો આ વતી કોઈ પુરાવા રજૂ કરવામાં આવ્યા છે. એવો પણ કોઈ કેસ નથી કે વીમાધારકના નોકરો વીમા પોલિસીની કલમ ૫.૫.૧ માં પૂરી પાડ્યા મુજબ જહાજની અયોગ્યતાથી ગુપ્ત રીતે વાકેફ હતા. તે અંગે કોઈ પુરાવા મળ્યા નથી. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા સદર જોગવાઈ લાગુ કરવામાં આવી નથી.

ઉપરોક્ત કારણોસર, અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે અને ડિવિઝન બેન્ચના વાદગ્રસ્ત ચુકાદાને બાજુ પર રાખવામાં આવે છે અને વિદ્વાન સિંગલ જજના ચુકાદા અને હુકમને પુનઃસ્થાપિત કરવામાં આવે છે. અપીલકર્તા સમગ્ર ખર્ચ મેળવવા હકદાર રહેશે. આ અપીલમાં વકીલની ફી ૧૦,૦૦૦/– રૂપિયા નક્કી કરવામાં આવી છે.

અપીલ મંજૂર.

==========

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઇ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.