AG-66

मई, 2009
MAY, 2009

एसोशिएटशिप परीक्षा
मरीन बीमा दावे
ASSOCIATESHIP EXAMINATION
MARINE INSURANCE CLAIMS

समय : 3 घंटे] [कुल अंक : 100
Time: 3 Hours] [Total Marks : 100

किन्हीं आठ प्रश्नों के उत्तर दीजिए। प्रथम प्रश्न के 16 अंक हैं किन्तु यह अनिवार्य नहीं है। अन्य सभी प्रत्येक प्रश्न 12 अंक के हैं।

Answer **EIGHT** questions only. Question **ONE** carries 16 marks but this is not compulsory. All other questions carry 12 marks each.

Marks

1. निम्नलिखित प्रभारों तथा व्ययों के उद्देश्यों तथा कार्यों की व्याख्या करें :- (प्रत्येक के 4 अंक)
   - क) सू ऑण्ड लेबर प्रभार
   - ख) अग्रसारण व्यय
   - ग) अतिरिक्त प्रभार
   - घ) साल्वेज प्रभार

1. Explain the purposes and functions of following charges and expenses :- 4 each
   - a) Sue and Labour Charges
   - b) Forwarding expenses
   - c) Extra Charges
   - d) Salvage Charges

(प्रत्येक के 4 अंक)

2. क) एक मरीन बीमा पॉलिसी के तहत हानि के संदर्भ में 'प्रमाण का दायित्व' पर टिप्पणी करें।
   ख) बीमाकर्ताओं की देयता पर वारंटी भंग होने का क्या प्रभाव पड़ता है?
   ग) मरीन बीमा अधिनियम 1963 के खण्ड 55(2) में ऐसी हानियों की चर्चा की गई है जो भुगतान योग्य नहीं होती हैं। ये कौन सी हानियाँ हैं?

2. a) Comment on the "onus of proof" of loss under a policy of marine insurance. 4 each
   b) What is the effect of breach of warranty on underwriters' liability?
   c) Section 55(2) of Marine Insurance Act, 1963 enumerates losses which are not payable. What are these losses?

3. कारण सहित बताएँ कि निम्नलिखित कथन सत्य हैं या असत्य : (प्रत्येक के 3 अंक)
   - क) पारगमन के दौरान गुम हो जाने वाले मालों के लिये रेलवे को सूचना देते समय दावा बिल परेषण के बीजक मूल्य पर आधारित होना चाहिये।
   - ख) इंस्टिट्यूट स्ट्राइक्स क्लॉज़ेज़ (कार्गो) ऐसी हानि/क्षति को भी आवरित करती हैं, जो बंदरगाह क्षेत्र में हड़ताल तथा दंगे के कारण निष्फल हो गई समुद्री यात्रा से उपजी हो।
   - ग) बीमित जोखिमों से कार्गो को होने वाली हानि को रोकने अथवा न्यूनतम करने में उठाए गए सू ॲण्ड लेबर प्रभार भुगतान योग्य नहीं होते यदि ऐसे उपाय असफल साबित हो जाय।
   - घ) बेमरम्मत क्षति के लिये बीमाकर्ता उत्तरदायी नहीं होंगे यदि बाद में पॉलिसी अवधि के दौरान ही पोत की समग्र हानि हो जाय।

3. Giving reasons, state whether the following statements are **true** or **false** : 3 each
   - a) In serving notice on the Railways for goods missing during transit, the claim bill should be based on invoice value of the consignment.
   - b) Institute Strikes Clauses (Cargo) cover also any loss/damage to goods resulting from loss of or frustration of voyage due to strikes and riots in the port area.
   - c) Sue and Labour Charges incurred to prevent or minimise a loss to cargo by insured perils are not payable if such measures prove to be unsuccessful.
   - d) Underwriters shall not be liable for unrepaired damage in the event of subsequent total loss of the vessel during the policy period.

(प्रत्येक के 6 अंक)

4. क) किसी मध्यवर्ती बंदरगाह पर उतारे गये माल के संदर्भ में कार्गो दावा प्रक्रिया का वर्णन करें।
   - ख) विदेश में भुगतान किये जाने वाले मरीन दावों के लिये क्या प्रक्रिया है?

4. a) Describe the Cargo claims procedure when goods are landed at an intermediate port. 6 each
   - b) What is the procedure involved in respect of marine claims payable abroad?

5. 'साल्वेज हानि' क्या है? किन परिस्थितियों में दावों को 'साल्वेज हानि' आधार पर निपटाने की प्रथा है? 12

5. What is "Salvage Loss"? In what circumstances is it customary to settle claims on a "Salvage Loss" basis? 12

6. सामग्रियाँ 'ए' तथा 'बी' इंस्टिट्यूट कार्गो क्लॉज़ेज़ (ए) के तहत बीमित हैं। निम्नलिखित आँकडों से बीमाकर्ताओं को देने के लिये एक दावा कथन तैयार करें: 12

- 20 गाठें सामग्री 'ए' की लागत बीमा भाड़ा बीजक मूल्य रू. 30,000
- 10 गांठें सामग्री 'बी' की लागत बीमा भाड़ा बीजक मूल्य रू. 10,000
- रू. 48,000 की कुल बीमित राशि के लिये आई. सी. सी. (ए) के तहत बीमित हैं।

समुद्री जल से होने वाली क्षतियों का विवरण निम्नानुसार है :-

1 गांठ "ए" मूल्यहीन तथा नष्ट

2 गांठे "ए" की विक्रय योग्य बनायी गई तथा दुरूस्त हालत में उनकी सुपुर्दगी दी गई। दुरूस्त करने का खर्च रू. 200

5 गांठे "ए" की क्षतिग्रस्त स्थिति में बेची गईं। दुरूस्त मूल्य रू. 1,600 प्रति गांठ. प्राप्त हुए रू. 1,200 प्रति गांठ की दर से।

विक्रय प्रभार रू. 200. सर्वेक्षण शुल्क रू. 300.

6. Commodities "A" and "B" are insured subject to Institute Cargo Clauses (A) From the following data draw up a statement of claim for submission to underwriters :- 12

20 bales commodity "A" invoice value CIF Rs.30,000
10 bales commodity "B" invoice value CIF Rs.10,000
Insured for Rs.48,000 total sum insured subject to ICC (A)
Particulars of sea water damage are as under :-
1 bale "A" valueless and destroyed.
2 bales "A" made merchantable and delivered sound. Reconditioning expense Rs.200.
5 bales "A" sold in damaged condition. Sound value Rs.1,600 per bale.
Realised Rs.1,200 per bale.
Sale charges Rs.200.
Survey fees Rs.300.

7. जब सामान्य बीमा क्षति की घोषणा की जाती है तब "अंशदायी मूल्यों" का क्या अर्थ होता है? समझाएँ कि पोत कार्गो तथा भाड़े के अंशदायी मूल्यों की गणना किस अधार पर की जाती है? 12

7. When General Average is declared, what is meant by "contributory values"? Explain the basis on which the contributory values of ship, cargo and freight are computed. 12

8. इंस्टिट्यूट टाइम क्लॉज़ेज़-हल्स 1.10.1983 के तहत रू. 8,00,000 यथा मूल्यांकित, के लिए बीमित पोत 'ए' पोत 'बी' से टकरा कर डूब जाता है और उसकी समग्र हानि हो जाती है। टक्कर के फलस्वरूप पोत 'बी' बंदरगाह की संपत्ति को क्षति पहुँचाता है। निम्नलिखित हानियाँ होती है :- 12

	पोत 'ए'	पोत 'बी'
	रू.	रू.
पोतों को क्षति	8,00,000	1,80,000
विलम्ब शुल्क	-	20,000
पोतकर्मियों को चोट	50,000	80,000
कार्गो क्षति	-	40,000
बंदरगाह की संपत्ति को क्षति	-	3,00,000

टक्कर के लिये पोत 'ए' को 70% तथा पोत 'बी' को 30% दोषी ठहराया जाता है। कोई भी पोत अपनी जिम्मेवारी सीमित नहीं करता है। बताएँ कि पोत 'ए' की पॉलिसी के अंतर्गत क्या दावा बनेगा?

8. Vessel 'A' insured for Rs. 8,00,000 so valued, under Institute Time Clauses - Hulls 1.10.1983, sinks and is a total loss after colliding with Vessel 'B'. As a result of the collision, Vessel 'B' damages port installations. Following losses occur : 12

	Vessel 'A'	Vessel 'B'
	Rs.	Rs.
Damage to the vessels	8,00,000	1,80,000
Demurrage	-	20,000
Crew injury	50,000	80,000
Cargo damage	-	40,000
Damage to port installation	-	3,00,000

Vessel 'A' is held 70% to blame and vessel 'B' 30% to blame for the collision. Neither vessel limits liability. State the claim under vessel A's policy.

9. बासमती चावल की 4000 थैलियाँ जिनका कुल सकल भार 2,80,000 कि. ग्रा. था (घड़ा 1 कि. ग्रा. प्रति थैली), रेल द्वारा मुम्बई से दिल्ली भेजी गईं। उन्हें अन्तर्देशीय पारवहन (रेल अथवा सड़क) क्लॉज़ "ए" के तहत रू. 20,00,000 के लिए बीमित किया गया था। 12

- 93 थैलियाँ, जो फटी हुई हालत में (हुकों के प्रयोग के कारण) कम माल के साथ पहुँचीं, उनका वजन हुआ 6,045 कि. ग्रा.
- 10 दुरूस्त थैलियों का सकल भार 700 कि. ग्रा. था।
- 200 थैलियाँ बाहर से दागदार हालत में पहुँची। उनका माल पिण्डनुमा हो गया था और उसमें फफूंद लग गई थी। उनपर 40% मूल्यह्रास की अनुमति दी गई.

सर्वेक्षण शुल्क रहा रू. 500

परेषिती को भुगतान योग्य दावे की गणना करें।

9. 4,000 bags basmati rice, comprising a total of 2,80,000 Kgs. gross (with tare of 1 Kg. per bag), railed from Mumbai to Delhi, were insured for Rs.20,00,000 subject to Inland Transit (Rail or Road) - Clause 'A'. 12

- 93 bags, which arrived torn and short of contents (because of use of hooks) weighed 6,045 Kgs.
- 10 sound bags weighed 700 Kgs. gross.
- 200 bags arrived outwardly stained with contents caked and mildewed on which a depreciation of 40% was allowed.

Survey fees amounted to Rs.500.

Work out the claim payable to the consignee.

10. निम्नलिखित पर संक्षिप्त टिप्पणी लिखें :- (प्रत्येक के 4 अंक)

क) कस्टम निकासी प्रक्रिया

ख) क्लासिफ़िकेशन सोसाईटियाँ

ग) निकासी प्रक्रिया - सड़क परिवहन

10. Write short notes on the following : 4 each

a) Customs Clearance Procedure

b) Classification Societies

c) Clearance Procedure - Road transit.

----- समाप्त -----

----- THE END -----