

USHA DEEP ACADEMY OF INSURANCE & FINANCE

INSURANCE SURVEYOR'S EXAMINATION

Bilingual Guidebook: English & हिन्दी

Subject: S-03 MARINE CARGO INSURANCE (For Surveyors)

Chapter No.	Name of The Chapter	Page No.
1	INTRODUCTION TO MARINE CARGO INSURANCE / समुद्री कार्गो बीमा का परिचय	1 - 57
2	TERMINOLOGY / शब्दावली	58-77
3	INDIAN LEGISLATION / RULES VIS-A-VIS MARINE INSURANCE / समुद्री बीमा के संबंध में भारतीय कानून/नियम	78-237
4	TYPES OF MARINE POLICIES / समुद्री पॉलिसियों के प्रकार	238-270
5	ROLE OF CARGO SURVEYOR / कार्गो सर्वेयर की भूमिका	271-340
6	TYPES OF CARGO SURVEYS / कार्गो सर्वेक्षण के प्रकार	341-359
7	TYPES OF LOSSES / हानि के प्रकार	360-385
8	CRITICAL UNDERWRITING ASPECTS / महत्वपूर्ण अंडरराइटिंग पहलू	386-481
9	RIGHTS OF RECOVERY (SUBROGATION) / वसूली के अधिकार (प्रस्थापन)	482-532
10	HEAVY LIFT AND PROJECT CARGOES / भारी लिफ्ट और परियोजना कार्गो	533-607
11	CARGO CLAIMS / कार्गो दावे	608-626
ANNEXURE		
1	CLAIM LODGED WITH CARRIER / वाहक पर दावा दर्ज करना	627-643
2	SURVEY REPORT / सर्वेक्षण रिपोर्ट	
3	CASE STUDIES / केस स्टडीज़	

Attention

Bilingual (English & हिन्दी) Guidebook of S-03: Marine Cargo Insurance: @ Rs. 1500/=

Video Lecture of S-03: Marine Cargo Insurance: @ Rs. 3300/=

Sample Pages of Bilingual Guidebook

Marine insurance

Introduction: The Oxford English Dictionary defines "marine" as "relating to or found in the sea" & "marine insurance" as "relating to shipping or naval matters". This gives us a fair indication of what "Marine Insurance" could be but in practice, the definition is much wider.

/ परिचय: ऑक्सफोर्ड इंग्लिश डिक्शनरी में "समुद्री" को "समुद्र से संबंधित या समुद्र में पाया जाने वाला" और "समुद्री बीमा" को "शिपिंग या नौसेना मामलों से संबंधित" के रूप में परिभाषित किया गया है। यह हमें इस बात का उचित संकेत देता है कि "समुद्री बीमा" क्या हो सकता है, लेकिन व्यवहार में, परिभाषा बहुत व्यापक है।

1) Marine insurance categories: Marine insurance can be divided into the following broad categories: / समुद्री बीमा श्रेणियाँ: समुद्री बीमा को निम्नलिखित व्यापक श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता है:

a) Marine Cargo Insurance: This involves insurance of goods in transit from one place to another by any means of transport through sea, air, rail, road, inland waterways, registered post parcels & couriers. The guiding principle is that the transit should be under a "Contract of Affreightment", which means the transporter needs to issue a document to the consignor confirming receipt of goods for transit and assurance of a safe delivery at the named destination. The consideration for this contract is the amount of freight which is payable.

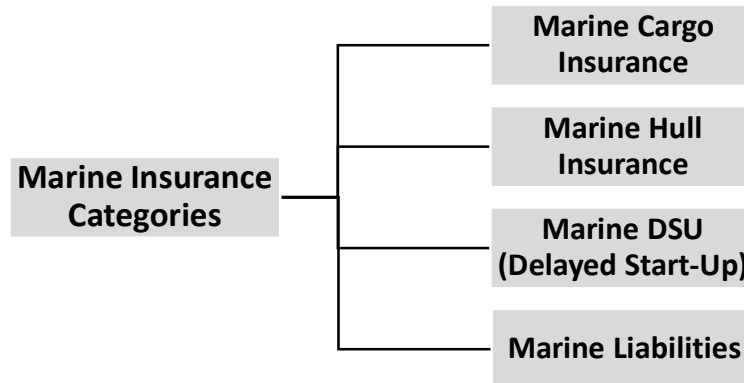
Examples of documents of affreightment would be Bills of Lading, Airway Bills, Lorry Receipts and Railway Receipts. / समुद्री कार्गो बीमा: इसमें समुद्र, वायु, रेल, सड़क, अंतर्देशीय जलमार्ग, पंजीकृत डाक पार्सल और कूरियर के माध्यम से परिवहन के किसी भी साधन द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान पर पारगमन में माल का बीमा शामिल है। मार्गदर्शक सिद्धांत यह है कि पारगमन "भाड़ा-अनुबंध" के अंतर्गत होना चाहिए, जिसका अर्थ है कि ट्रांसपोर्टर को माल की प्राप्ति की पुष्टि करने और नामित गंतव्य पर सुरक्षित डिलीवरी का आश्वासन देने वाले एक दस्तावेज प्रेषक को जारी करने की आवश्यकता है। इस अनुबंध के लिए प्रतिफल माल ढुलाई का भाड़ा है जो देय है। माल ढुलाई के दस्तावेजों के उदाहरण बिल ऑफ लैडिंग, एयरवे बिल, लॉरी रसीदें और रेलवे रसीदें होंगी।

b) Marine Hull Insurance: Insurance of ships, yachts, barges, tugs and other floating equipment during maritime operations against the loss of or damage to the hull and machinery is covered under marine hull insurance. Insurance during the construction of vessels as also during breaking of vessels would also fall under this class of insurance. / समुद्री पतवार बीमा: समुद्री परिचालन के दौरान जहाजों, नौकाओं, बारजों, टगों और अन्य तैरते उपकरणों का पतवार और मशीनरी के नुकसान या क्षति के विरुद्ध बीमा समुद्री पतवार बीमा के अंतर्गत आता है। जहाजों के निर्माण के दौरान और जहाजों के टूटने के दौरान किया गया बीमा भी बीमा की इस श्रेणी में आता है।

c) Marine DSU (Delayed Start-Up): This is insurance of loss of profits and fixed expenses, viz. standing charges. DSU covers are always given in conjunction with marine cargo insurance where project materials are in transit. If there is a loss to the cargo during transit, which results in the project period getting extended beyond the scheduled date of completion, DSU insurance would

compensate the assured for the profits which would have been earned had the project been completed on schedule and the fixed expenses which have to be incurred whether the project is completed or not. / समुद्री डीएसयू (विलंबित स्टार्ट-अप): यह लाभ की हानि और स्थायी व्यय, जैसे स्थायी शुल्क का बीमा है। डीएसयू कवर हमेशा समुद्री कार्गो बीमा के साथ दिए जाते हैं, जहां परियोजना सामग्री पारगमन में होती है। यदि पारगमन के दौरान कार्गो को कोई नुकसान होता है, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना अवधि निर्धारित समाप्ति तिथि से आगे बढ़ जाती है, तो डीएसयू बीमा, बीमित व्यक्ति को उस लाभ की भरपाई करेगा जो परियोजना के निर्धारित समय पर पूरा होने पर अर्जित होता और निश्चित व्यय जो परियोजना पूरी होने या न होने पर भी वहन करना पड़ता है।

- d) **Marine Liabilities:** This is a specialised branch of marine insurance dealing with liabilities of various interests associated with shipping industry and maritime trade. Some of the common policies under this class of insurance are Charterers' Liability, Stevedores Liability, Terminal Operators' Liability and Freight Forwarders Liability. / समुद्री देयताएँ: यह समुद्री बीमा की एक विशेष शाखा है जो शिपिंग उद्योग और समुद्री व्यापार से जुड़े विभिन्न हितों की देयताओं से निपटती है। बीमा के इस वर्ग के अंतर्गत कुछ सामान्य पॉलिसियाँ हैं चार्टरर्स-देयता, स्टीवडोर्स-देयता, टर्मिनल-ऑपरेटर्स-देयता और फ्रेट-फॉरवर्डर्स-देयता।



- 2) **Need for Marine Insurance:** With increasing volumes of world trade, it is unimaginable that anyone would dare to risk billions of dollars without the safety net of marine insurance. Business practice and regulations also make marine insurance almost mandatory. / समुद्री बीमा की आवश्यकता: विश्व व्यापार की बढ़ती मात्रा के साथ, यह अकल्पनीय है कि कोई भी समुद्री बीमा के सुरक्षा जाल के बिना अरबों डॉलर का जोखिम उठाने की हिम्मत करेगा। व्यावसायिक प्रथा और नियम भी समुद्री बीमा को लगभग अनिवार्य बनाते हैं।

- i. Safety is the primary reason why marine insurance is taken by cargo owners and vessel owners. No bank or other lending institution would lend money for buying vessels or involving in international trade unless they are assured of the collateral of a marine hull policy or a marine cargo policy as the case may be. Similarly in case of major projects, the lending institutions would invariably insist on DSU insurance. / सुरक्षा प्राथमिक कारण है कि कार्गो मालिकों और जहाज मालिकों द्वारा समुद्री बीमा लिया जाता है। कोई भी बैंक या अन्य ऋण देने वाली संस्था जहाजों को खरीदने या अंतरराष्ट्रीय व्यापार में शामिल होने के लिए तब तक पैसा उधार नहीं देगी जब तक कि उन्हें समुद्री पतवार पॉलिसी या समुद्री कार्गो पॉलिसी के अंतर्गत कवरेज के बारे में आश्वस्त न किया जाए। इसी तरह प्रमुख परियोजनाओं के मामले में, ऋण देने वाली संस्थाएँ हमेशा DSU बीमा पर जोर देंगी।

- ii. **Some of the terms of sale as per INCOTERMS also cast a responsibility on the seller to include the cost of transit insurance up to a particular point in his invoice**

and arrange for the same. Examples are CIF (Cost, Insurance & Freight) and CIP (Carriage & Insurance Paid to) / INCOTERMS के अनुसार बिक्री की कुछ शर्तें, विक्रेता पर अपने चालान में एक विशेष बिंदु तक पारगमन बीमा की लागत को शामिल करने और उसके लिए व्यवस्था करने की जिम्मेदारी भी डालती हैं। उदाहरण हैं, CIF (लागत, बीमा और भाड़ा) और CIP (कैरिज और बीमा का भुगतान)

- iii. In India, in case of imports the Customs authorities insist on the FOB/CFR invoice and proof of freight and cargo insurance amount to arrive at the CIF (Cost, Insurance, and Freight) value on which customs duty is levied. In the absence of a cargo insurance policy/certificate, the Customs authorities would add a flat 1-1.25% of the FOB/CFR invoice value as notional insurance premium, resulting in a higher duty liability for the importer. / भारत में, आयात के मामले में सीमा शुल्क अधिकारी एफओबी/सीएफआर चालान और माल ढुलाई तथा कार्गो बीमा राशि के प्रमाण पर जोर देते हैं ताकि सीआईएफ (लागत, बीमा और माल ढुलाई) मूल्य पर पहुंचा जा सके, जिस पर सीमा शुल्क लगाया जाता है। कार्गो बीमा पॉलिसी/प्रमाणपत्र की अनुपस्थिति में, सीमा शुल्क अधिकारी एफओबी/सीएफआर चालान मूल्य का एक फ्लैट 1-1.25% काल्पनिक बीमा प्रीमियम के रूप में जोड़ देंगे, जिसके परिणामस्वरूप आयातक द्वारा उच्च शुल्क देय होगी।
- iv. The most important need for marine cargo insurance is to avoid the hassles of a large financial outflow in cases where: / समुद्री कार्गो बीमा की सबसे महत्वपूर्ण आवश्यकता उन मामलों में बड़े वित्तीय परेशानियों से बचना है, जहाँ:

- The carrying vessel declares General average / ले जाने वाला जहाज सामान्य औसत घोषित करता है
- Salvage services are taken to tide over a crisis during the voyage / यात्रा के दौरान संकट से निपटने के लिए बचाव सेवाएँ ली जाती हैं

In these cases, the vessel owner and the salvor will have a lien over the cargo and the cargo owner will be required to furnish a guarantee or cash deposit before taking delivery of the cargo. / इन मामलों में, जहाज के मालिक और बचावकर्ता के पास कार्गो पर ग्रहणाधिकार होगा और कार्गो मालिक को कार्गो की डिलीवरी लेने से पहले गारंटी या नकद जमा करना होगा।

General average & salvage settlements take years and during this period, money belonging to the cargo owner remains blocked. If there is marine cargo insurance in place, the "General Average Guarantee" or the "Salvage Guarantee" will be given by the insurer, thereby freeing the cargo owner from the hassles and the need to block his funds for years. / सामान्य औसत और बचाव निपटान में वर्षों लग जाते हैं और इस अवधि के दौरान, कार्गो मालिक का पैसा अवरुद्ध रहता है। यदि समुद्री कार्गो बीमा है, तो बीमाकर्ता द्वारा "सामान्य औसत गारंटी" या "बचाव गारंटी" दी जाएगी, जिससे कार्गो मालिक को परेशानियों से मुक्ति मिलेगी और उसे वर्षों तक अपने धन को अवरुद्ध करने की आवश्यकता नहीं होगी।

- 3) **History of Marine Cargo Insurance:** Marine cargo insurance is arguably the oldest form of insurance known to mankind. Although not codified or standardised, the need for marine cargo insurance was realised as early as 3000 B.C. The threats perceived were 'maritime perils' and Chinese merchants trading on the Yangste river took the first loss-control measure by intentionally spreading the cargo over more than one vessel. / समुद्री कार्गो बीमा का इतिहास: समुद्री कार्गो बीमा यकीनन मानव जाति के लिए ज्ञात बीमा का सबसे

पुराना रूप है। हालाँकि इसे संहिताबद्ध या मानकीकृत नहीं किया गया है, लेकिन समुद्री कार्गो बीमा की आवश्यकता 3000 ईसा पूर्व में ही महसूस की गई थी। खतरे 'समुद्री खतरे' थे और यांगस्टे नदी पर व्यापार करने वाले चीनी व्यापारियों ने जानबूझकर एक से अधिक जहाजों पर माल फैलाकर नुकसान-नियंत्रण का पहला उपाय किया। The first record of marine insurance is found in the form of 'Bottomry' in the ancient Babylonian civilisation. A bottomry bond was a note given by the owner/master of the vessel to the moneylender using the vessel as collateral. If the voyage was successfully completed, the vessel owner repaid the loan with interest. If however, the vessel was lost during the voyage, the vessel owner was exempted from repaying the loan. The interest charge, to the extent it exceeded the normal rate of interest on loans represented some form of 'insurance premium'. / समुद्री बीमा का पहला रिकॉर्ड प्राचीन बेबीलोनियन सभ्यता में 'बॉटमरी' के रूप में मिलता है। बॉटमरी बॉन्ड एक नोट था जो जहाज के मालिक/मास्टर द्वारा जहाज को संपार्श्विक के रूप में उपयोग करते हुए साहूकार को दिया जाता था। यदि यात्रा सफलतापूर्वक पूरी हो जाती थी, तो जहाज का मालिक ब्याज सहित ऋण चुकाता था। हालाँकि, यदि यात्रा के दौरान जहाज खो जाता था, तो जहाज के मालिक को ऋण चुकाने से छूट दी जाती थी। ब्याज शुल्क, जिस सीमा तक यह ऋण पर ब्याज की सामान्य दर से अधिक होता था, वह किसी प्रकार का 'बीमा प्रीमियम' ही होता था।

In 2100 B.C, the "Code of Hammurabi" set this interest rate called Bottomry at 20%. A "Respondentia Bond" was similar to Bottomry except for the fact that instead of the vessel, the cargo was offered as collateral. Bottomry spread rapidly through the Mediterranean region and the Roman Emperor Justinian passed an edict restricting Bottomry rates to 12%. The next stage of evolution of marine cargo insurance was the concept of "General Average". The Greeks, Indian & Phoenician traders made use of this concept and it was also codified in "Rhodian Law" in 700 B.C. as under: "Let that which has been jettisoned on behalf of all be restored by the contribution of all. A collection of the contributions for jettison shall be made when the ship is saved". / 2100 ईसा पूर्व में, "हम्मुराबी की संहिता" ने बॉटमरी नामक इस ब्याज दर को 20% पर निर्धारित किया। एक "रेस्पोंडेंटिया बॉन्ड" बॉटमरी के समान था, सिवाय इस तथ्य के कि जहाज के बजाय, कार्गो को जमानत के रूप में पेश किया गया था। बॉटमरी भूमध्यसागरीय क्षेत्र में तेजी से फैल गई और रोमन सम्राट जस्टिनियन ने बॉटमरी दरों को 12% तक सीमित करने का आदेश पारित किया। समुद्री कार्गो बीमा के विकास का अगला चरण "सामान्य औसत" की अवधारणा थी। यूनानियों, भारतीय और फोनीशियन व्यापारियों ने इस अवधारणा का उपयोग किया और इसे 700 ईसा पूर्व में "रोडियन कानून" में भी संहिताबद्ध किया गया था: "जो कुछ भी सभी की ओर से त्याग दिया गया है, उसे सभी के योगदान से बहाल किया जाना चाहिए। त्याग के लिए योगदान का एक संग्रह तब किया जाएगा जब जहाज बच जाएगा"।

In the 11th and 12th centuries, marine guilds developed in Denmark and spread to the rest of Europe. The sole purpose of these guilds was to indemnify members against losses at sea. The cities of Lombardy, Florence and Venice were the centres of trade in the Mediterranean range and here, the first records of insurance came into being. The first use of 'premium' in marine insurance was first made here. In 1255, the Merchant State of Venice embodied the principles of mutual insurance against the loss of pillage through contribution. The oldest marine insurance policy in existence was issued on 24th April 1384 covering four bales of textiles on a voyage from Pisa to Savona. The Lombards brought the basic concepts of marine insurance to Northern Europe and England in the 13th century. By the 17th century, with the

emergence of Lloyds of London Association, London became the nerve-centre for marine insurance, a position which it has held on to this day. / 11वीं और 12वीं शताब्दी में, डेनमार्क में समुद्री संघ विकसित हुए और यूरोप के बाकी हिस्सों में फैल गए। इन संघों का एकमात्र उद्देश्य समुद्र में होने वाले नुकसान के खिलाफ सदस्यों को क्षतिपूर्ति करना था। लोम्बार्डी, फ्लोरेंस और वेनिस के शहर भूमध्य सागर में व्यापार के केंद्र थे और यहीं पर बीमा के पहले अभिलेख अस्तित्व में आए। समुद्री बीमा में 'प्रीमियम' का पहला प्रयोग यहीं किया गया था। 1255 में, वेनिस के व्यापारी राज्य ने योगदान के माध्यम से लूट के नुकसान के खिलाफ पारस्परिक बीमा के सिद्धांतों को अपनाया। अस्तित्व में सबसे पुरानी समुद्री बीमा पॉलिसी 24 अप्रैल 1384 को जारी की गई थी, जिसमें पीसा से सबोना की यात्रा पर कपड़ों की चार गांठों को कवर किया गया था। लोम्बार्ड्स ने 13वीं शताब्दी में समुद्री बीमा की बुनियादी अवधारणाओं को उत्तरी यूरोप और इंग्लैंड में लाया। 17वीं शताब्दी तक, लॉयड्स ऑफ़ लंदन एसोसिएशन के उदय के साथ, लंदन समुद्री बीमा का केंद्र बन गया, एक ऐसा स्थान जो आज तक कायम है।

Evolution of Lloyds:

A small beginning of this giant institution was made in 1689, when Edward Lloyd opened Lloyds Coffee House in Tower Street, London. The place was frequented by sailors, ship-owners and merchants. Reliable shipping information came to be exchanged at Lloyds and the industry members discussed deals here including that on insurance. The coffee shop relocated to Lombard Street in 1691 and continued till 1774 by which time, insurance had become the most important aspect of Lloyds. In 1774, the participating members of the insurance arrangement formed a committee called "The Society of Lloyds" and moved to the Royal Exchange. / इस विशाल संस्था की एक छोटी सी शुरुआत 1689 में हुई, जब एडवर्ड लॉयड ने लंदन के टॉवर स्ट्रीट में लॉयड्स कॉफी हाउस खोला। इस जगह पर नाविक, जहाज़ मालिक और व्यापारी अक्सर आते थे। लॉयड्स में विश्वसनीय शिपिंग जानकारी का आदान-प्रदान किया जाने लगा और उद्योग के सदस्य यहाँ बीमा सहित सौदों पर चर्चा करते थे। कॉफी शॉप 1691 में लोम्बार्ड स्ट्रीट में स्थानांतरित हो गई और 1774 तक जारी रही, जिस समय तक बीमा, लॉयड्स का सबसे महत्वपूर्ण पहलू बन गया था। 1774 में, बीमा व्यवस्था के भाग लेने वाले सदस्यों ने "द सोसाइटी ऑफ़ लॉयड्स" नामक एक समिति बनाई और रॉयल एक्सचेंज में पंजीकरण के लिए चले गए।

In 1871, the first Lloyds' Act was passed in Parliament which gave Lloyds' its legal status. The Lloyds' Act of 1911 set forth the society's objectives including promotion of its members' interest and collection and dissemination of information.

Lloyds' is not a company, but a market where members join together as syndicates to insure risks. Lloyds' has 2 distinct parts: / 1871 में, संसद में पहला लॉयड्स अधिनियम पारित किया गया, जिसने लॉयड्स को कानूनी दर्जा दिया। 1911 के लॉयड्स अधिनियम ने समाज के उद्देश्यों को निर्धारित किया, जिसमें इसके सदस्यों के हितों को बढ़ावा देना और सूचना का संग्रह और प्रसार शामिल था।

लॉयड्स एक कंपनी नहीं है, बल्कि एक बाज़ार है जहाँ सदस्य जोखिमों का बीमा करने के लिए सिंडिकेट के रूप में एक साथ जुड़ते हैं। लॉयड्स के 2 अलग-अलग भाग हैं:

- i. The market comprising of financial backers styled 'members' who could be individuals (called "Names") and corporations. These are the risk-takers or underwriters who assume risks by forming syndicates. The syndicates are managed by "Managing Agents" who get members to provide capacity, form these syndicates, hire underwriters and run the syndicates as well. These syndicates have a life-span of one calendar year only after which they are disbanded and often reformed with the same number and same or different

members. / वित्तीय समर्थकों से युक्त बाजार जिन्हें 'सदस्य' कहा जाता है, जो व्यक्ति (जिन्हें "नाम" कहा जाता है) और निगम हो सकते हैं। ये जोखिम लेने वाले या बीमा-लेखक होते हैं जो सिंडिकेट बनाकर जोखिम उठाते हैं। सिंडिकेट का प्रबंधन "प्रबंधन एजेंट" द्वारा किया जाता है जो सदस्यों को क्षमता प्रदान करने, इन सिंडिकेट का गठन करने, बीमा-लेखक को नियुक्त करने और सिंडिकेट चलाने के लिए प्रेरित करते हैं। इन सिंडिकेट का जीवनकाल केवल एक कैलेंडर वर्ष होता है जिसके बाद उन्हें भंग कर दिया जाता है और अक्सर उसी संख्या और समान या अलग सदस्यों के साथ पुनर्गठित किया जाता है।

Many of the syndicates have been in existence for years through the process of disbanding and reforming. Accounts of the syndicate for a year are closed at the end of three years and future claim payments are accounted in a strange way. The provisions are not carried forward further but used as a premium to reinsure future claim payments, if any, with any other Lloyds syndicate or the same syndicate in the ensuing year. / कई सिंडिकेट विघटन और सुधार की प्रक्रिया के माध्यम से वर्षों से अस्तित्व में हैं। एक वर्ष के लिए सिंडिकेट के खाते तीन साल के अंत में बंद कर दिए जाते हैं और भविष्य के दावों के भुगतान को एक अजीब तरीके से हिसाब में लिया जाता है। प्रावधानों को आगे नहीं बढ़ाया जाता है, बल्कि किसी अन्य लॉयड्स सिंडिकेट या आगामी वर्ष में उसी सिंडिकेट के साथ भविष्य के दावों के भुगतान, यदि कोई हो, को पुनर्बीमा करने के लिए प्रीमियम के रूप में उपयोग किया जाता है।

This accounting practice is known as RITC (Reinsurance To Close). It may be noted that the liability of individual members is unlimited while that of corporations is limited. Business can be placed in the Lloyds market only through an accredited Lloyds' broker. Lloyds now operates outside of London too in other regions and countries. This is done through Cover holders, who can operate as a local insurer. These cover holders have limited or full underwriting authority delegated by the syndicates and also issue the insurance documents on Lloyds' paper. / इस लेखांकन अभ्यास को RITC (रीइंश्योरेंस टू क्लोज) के नाम से जाना जाता है। यह ध्यान दिया जा सकता है कि व्यक्तिगत सदस्यों की देयता असीमित है जबकि निगमों की देयता सीमित है। व्यवसाय को केवल लॉयड्स बाजार में ही रखा जा सकता है और मान्यता प्राप्त लॉयड्स ब्रोकर के माध्यम से ही रखा जा सकता है। लॉयड्स अब लंदन के बाहर अन्य क्षेत्रों और देशों में भी काम करता है। यह कवर धारकों के माध्यम से किया जाता है, जो स्थानीय बीमाकर्ता के रूप में काम कर सकते हैं। इन कवर धारकों के पास सिंडिकेट्स द्वारा सौंपे गए सीमित या पूर्ण अंडरराइटिंग अधिकार होते हैं और वे लॉयड्स के फॉर्म पर बीमा दस्तावेज़ भी जारी करते हैं।

- ii. The Corporation oversees the functioning of the market, and sets minimum standards framework for the syndicates. Major areas of involvement of the Corporation are in setting the amount of capital each member has to bring in to support their underwriting and to preserve Lloyds' ratings and financial strength, managing financial & regulatory reporting, exposure management, claims management and developing Lloyds' global network of licenses. / निगम बाजार के कामकाज की देखरेख करता है, और सिंडिकेट के लिए न्यूनतम मानक ढांचा निर्धारित करता है। निगम की भागीदारी के प्रमुख क्षेत्र प्रत्येक सदस्य को अपनी अंडरराइटिंग का समर्थन करने और लॉयड्स की रेटिंग और वित्तीय ताकत को संरक्षित करने, वित्तीय और नियामक रिपोर्टिंग, जोखिम प्रबंधन, दावा प्रबंधन और लॉयड्स के लाइसेंसों के वैश्विक नेटवर्क को विकसित करने के लिए लाने वाली पूंजी की मात्रा निर्धारित करना है।

The Lloyds' Act of 1982 defines the rules and management structure under which Lloyds operates. Under the Act, the Council of Lloyds is responsible for management and supervision of the market, duly regulated by the FSA (Financial Services

Authority). The Council has six working, six external and six nominated members. While the working and external members of the Council are elected by Lloyds members, the appointment of nominated members including the CEO has to be confirmed by the Governor of the Bank of England. / 1982 का लॉयड्स अधिनियम नियमों और प्रबंधन संरचना को परिभाषित करता है जिसके तहत लॉयड्स काम करता है। अधिनियम के तहत, लॉयड्स की परिषद बाजार के प्रबंधन और पर्यवेक्षण के लिए जिम्मेदार है, जिसे एफएसए (वित्तीय सेवा प्राधिकरण) द्वारा विधिवत विनियमित किया जाता है। परिषद में छह कार्यरत, छह बाहरी और छह नामित सदस्य होते हैं।

Apart from transacting insurance business, Lloyds' also provides a number of value-added services to the shipping and insurance industry. Some of the important publications brought out by Lloyds' and depended upon the world over, are: / बीमा व्यवसाय के अलावा, लॉयड्स शिपिंग और बीमा उद्योग को कई मूल्यवर्धित सेवाएँ भी प्रदान करता है। लॉयड्स द्वारा प्रकाशित और दुनिया भर में जिन पर निर्भर किया जाता है, उनमें से कुछ महत्वपूर्ण निम्न प्रकाशन हैं:

- ✓ Lloyds' Register of Shipping, which is also into inspection, certification and classification of vessels. / लॉयड्स रजिस्टर ऑफ शिपिंग, जो जहाजों के निरीक्षण, प्रमाणन और वर्गीकरण का भी काम करता है।
- ✓ Lloyds' List / लॉयड्स सूची
- ✓ Lloyds' Shipping Index / लॉयड्स शिपिंग इंडेक्स
- ✓ Lloyds' Law Reports / लॉयड्स लॉ रिपोर्ट

Some of the forms used internationally like Lloyds' Standard Form of Salvage Agreement and Lloyds' Average Bond are contributions of Lloyds' to the shipping and insurance industry. / अंतरराष्ट्रीय स्तर पर इस्तेमाल किए जाने वाले कुछ फॉर्म जैसे लॉयड्स का साल्वेज एग्रीमेंट का मानक फॉर्म और लॉयड्स का औसत बॉन्ड शिपिंग और बीमा उद्योग में लॉयड्स का योगदान है। Lloyds' agents are found in major ports and other cities across the world. These are not underwriting agents. Their responsibility is to track vessel movements, report casualties, inform other matters relevant to shipping trade to Lloyds' apart from rendering assistance to any vessels in distress. They also appoint surveyors to assess losses and where authorised act as settling agents on behalf of underwriters, giving them revenue stream in the form of survey fees and settling commissions. / लॉयड्स के एजेंट दुनिया भर के प्रमुख बंदरगाहों और अन्य शहरों में पाए जाते हैं। ये अंडरराइटिंग एजेंट नहीं हैं। उनकी जिम्मेदारी जहाजों की गतिविधियों पर नज़र रखना, हाताहतों की रिपोर्ट करना, संकट में फंसे किसी भी जहाज को सहायता प्रदान करने के अलावा लॉयड्स को शिपिंग व्यापार से संबंधित अन्य मामलों की जानकारी देना है। वे नुकसान का आकलन करने के लिए सर्वेक्षक भी नियुक्त करते हैं और जहां अधिकृत होते हैं, अंडरराइटर्स की ओर से सेटलमेंट एजेंट के रूप में कार्य करते हैं, जिससे उन्हें सर्वेक्षण शुल्क और सेटलमेंट कमीशन के रूप में राजस्व मिलता है।

End of Sample Pages.