

UK P&I CLUB



STRENGTH & STABILITY

2014年度回顾

UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

目录

引言	1
财务实力	2
强劲的业绩	4
核保纪律	5
船队概览	7
索赔	8
行业事务	12
再保险和风险管理	14
投资	16
保险监管和治理	17
资本管理	18

财务概览

\$528

自由储备金及混合资本百万美元

A

(稳定)

标准普尔评级

\$4.29

每总吨单位自由储备金及混合资本

102%

综合率

导言

无论是以资本衡量还是以核保纪律来衡量，协会都已回到业内的最高水平。这一事实已得到标准普尔的承认。标普已决定将协会的评级全面恢复到“A（稳定）”水平。这对于协会来说意义重大，但我们不应止步于此。

在恢复了协会的财务实力之后，我们现在要确保付出同样的努力以保持我们在业内一流的服务声誉。

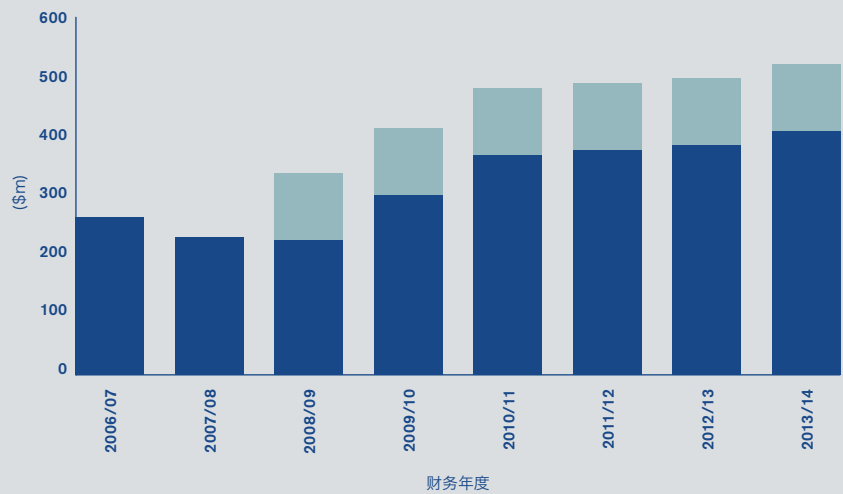
财务实力

本财务年度的综合率为102%，意味着协会连续第四年接近所定下的100%的综合率目标

资本

- 标普评级提升至A（稳定）
- 自由储备金及混合资本从4.94亿美元上升至5.28亿美元
- 每总吨单位自由储备金及混合资本达4.29美元（该数字在2013年2月20日为4.11美元）

2006-2013财务年度自由储备金及混合资本



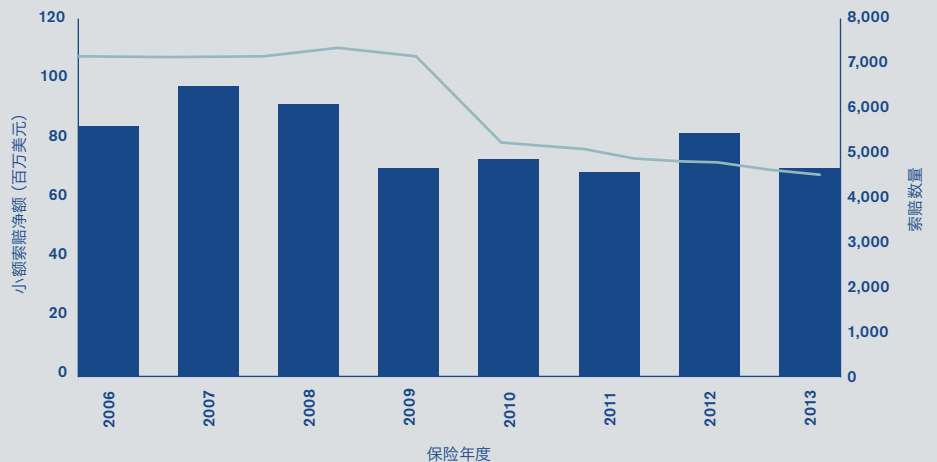
图示

- 自由储备金
- 混合资本

索赔频率

- 上报协会的赔案数量继续下降
- 只有1%的赔案金额超过50万美元，但這些案件占总索赔成本的60%
- 索赔平均成本持续上涨。小额索赔 (<50万美元) 平均成本比十年前提高50%

2006-2013各保险年度12个月上报小额索赔净额（低于50万美元）及数量



图示

- 小额索赔成本
- 索赔数量

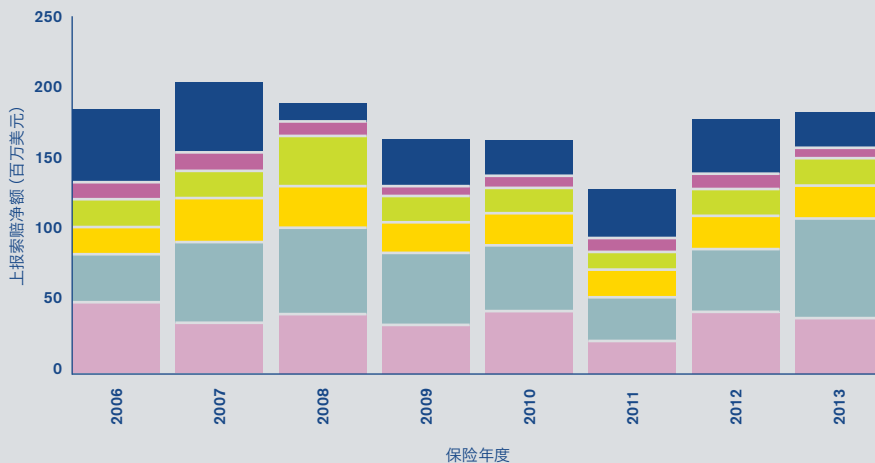
索赔金额

- 自2009年以来, 每年总索赔成本以4%的幅度稳定上升
- 大额赔案的数量和严重性是同比变化的主要原因
- 协会在国际保赔基金的贷方余额超过1亿美元, 在国际保赔基金的分摊份额因此而大幅度降低
- 以12个月为一阶段算, 2013年是近年来成本最高的保险年度

图示

- 国际保赔基金项下索赔分摊
- 租船人责任
- 伤害
- 疾病
- 事故
- 货物

2006-2013各保险年度经过12个月发展期间的上报索赔净额



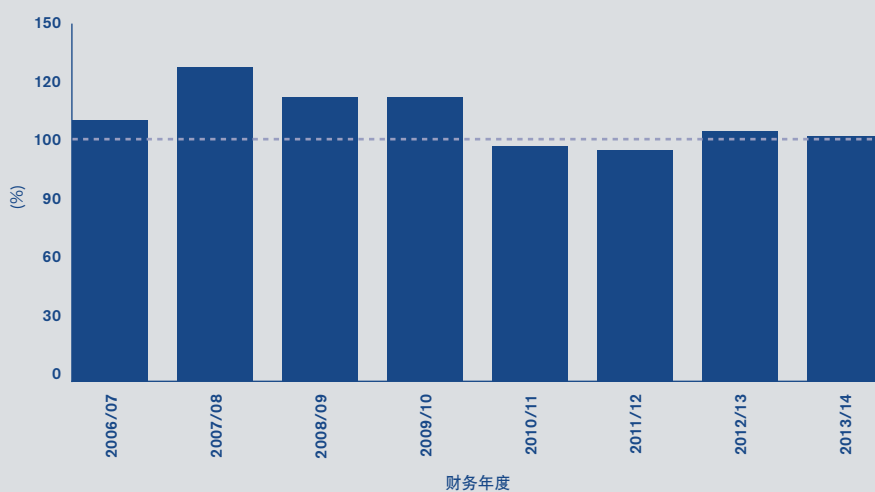
核保纪律

- 2013/2014财务年度综合率为102%
- 过去四年平均综合率为100%
- 过往保险年度业绩显著改进偿付了2013保险年度昂贵的理赔支出

图示

- 综合率(%) 不计追加保费和互保保费折扣
- 目标

2006-2013财务年度的综合率



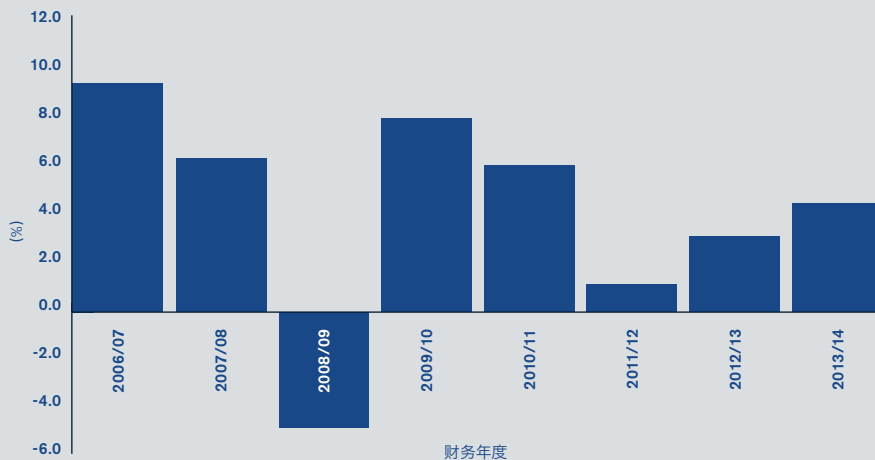
投资绩效

- 投资回报达4400万美元, 回报率为4.5%
- 资金实力赋予投资政策更大的灵活性
- 资产配置保持稳健

图示

- 投资回报率%

投资回报表现



强劲的业绩

协会的标准普尔评级升为A级（稳定）。自由储备金及混合资本增至5.28亿美元。

目前2013年全年索赔额预测仍是自2007年以来最高的一年，比过去5年平均索赔额高出25%。

本年度协会产生了3000万美元的盈余，加上汇率变化因素，协会总资本上升到5.28亿美元的新高，其中自由储备金4.30亿美元，混合资本9800万美元。本年度业绩受益于过往保险年索赔准备金的大幅回拨，但同时受到2013保险年度高额索赔的负面冲击。此外，经过汇率变动调整后的投资收入亦颇为可观，达到4400万美元（投资回报率为4.5%）。

财务年度102%综合率意味着协会连续第四年取得接近100%的目标综合率。这一综合率受惠于过往保险年度索赔准备金的大幅回拨，尤其是2011及2012年。索赔准备金回拨的原因是由于数宗重大海事索赔案处理结果好过预期，以及其它年度的理赔结果总体好于预期。

过往数年的改善受到2013保险年度高额索赔的冲击而有所抵消，2013年度欠佳的索赔发展状况是协会做出2014年总体保费上涨决定的一个重要因素。虽然2013保险年度下半年的索赔压力有所缓解，但该年金额超过1百万美元的赔案数量比任何其他保险年度同期都多。目前2013年全年索赔额预测仍是自2007年以来最高的一年，比过去5年平均索赔额高出25%。因此，尽管当前财务年度业绩十分令人鼓舞，但2013保险年度的索赔状况警示未来潜在索赔通胀，而我们必须确保保费水平与索赔成本相适应。

标准普尔评级

标准普尔四月份对协会进行了年度评审，现已确认协会的评级提升至A（稳定）。标普的评级提升肯定了协会在增强资本实力和实现一致的承保业绩两方面所取得的进展。

标普评级升至A（稳定）

自由储备金及混合资本

\$528M



核保纪律

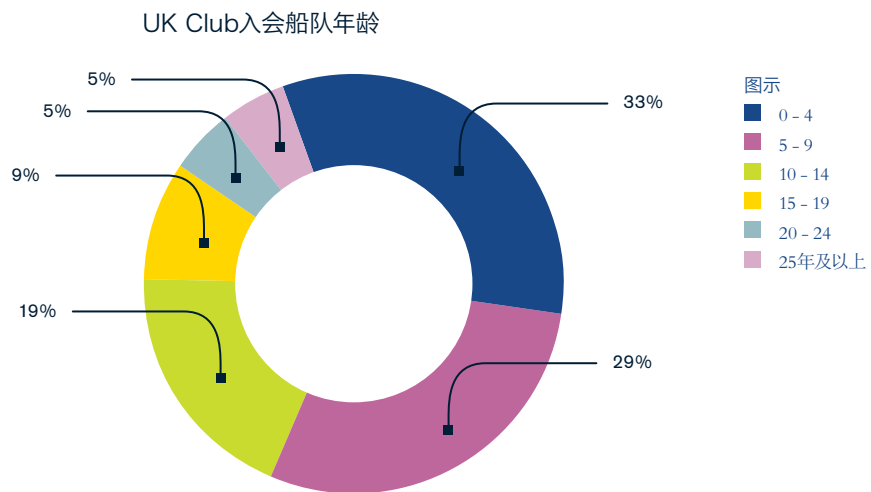
协会致力于严格的财务管理,在任何市场阶段都将核保平衡作为根本;其重点在于风险选择与费率核定。

协会的会员强大而均衡,在此背景下,协会的目标依然是在索赔和保费之间求得平衡。近几个财务年度的综合率证明协会有能力做到这一点,但2013保险年度的经验表明我们没有自满的余地。

入会船队

协会的入会船舶类型保持着良好的平衡,与全球各类型船队的占有比例大体一致。协会继续积极地吸纳各类船型经营人中的优质会员。

协会同时监测入会船龄状况。目前,协会入会船平均船龄仅12.3年,为多年来的最低水平。就散货船和油轮而言(这两类共占入会船舶的65%),平均入会船龄分别为8.5年和9.9年。虽然年轻的船舶早年运行期间索赔频率可能比较高,但总体而言,低龄船长远索赔成本较低。



核保纪律

协会会员遍布世界各地，与全球船东的地理分布一致。

与以往数年相比，过去一年中的核保业务相对繁忙，一方面是由于频繁活跃的新船交付（即使有所减少）另一方面是因为协会吸引力的不断提升。上一年，新入会吨位接近1050万总吨，其中650万吨为新造船，同时因出售或报废而离会的吨位约为750万总吨。与往年一样，协会拒绝了大约25%的入会询价；协会婉拒报价的案件数量间接反映出协会坚守入会质量标准，董事会全年均在关注这一数字。

租船人会员

协会为租船人和贸易商提供固定保费的责任保险。上一年中，租船人入会吨位达8000万至1亿总吨，年保费收入5000万美元。租船人会员不仅包括大量从事租船业务的船东互保会员，而且包括一些仅仅从事租船或贸易的公司。

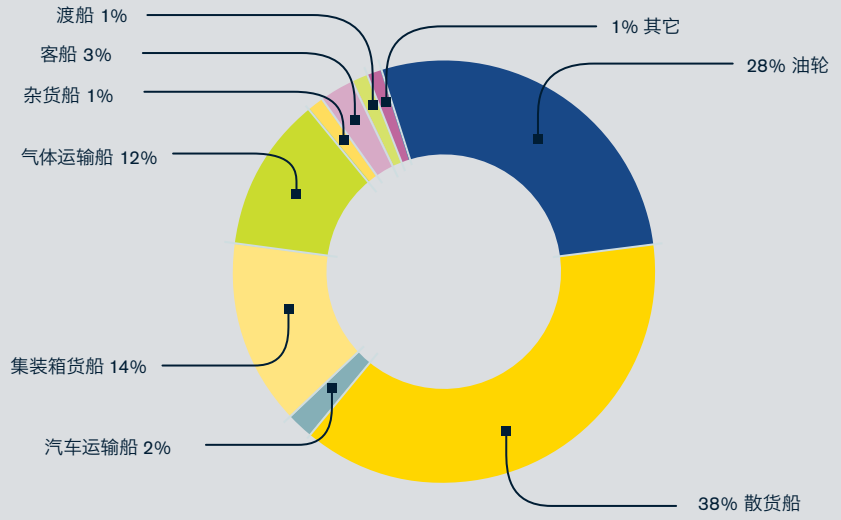
续保

续保前宣布的普涨率为10%，续保后协会总体保费上涨约7%。在决定普涨率时，董事会清楚了解会员在当前航运市场的营运状况，但也同样深知在周期内在索赔和保费之间求得平衡的必要。

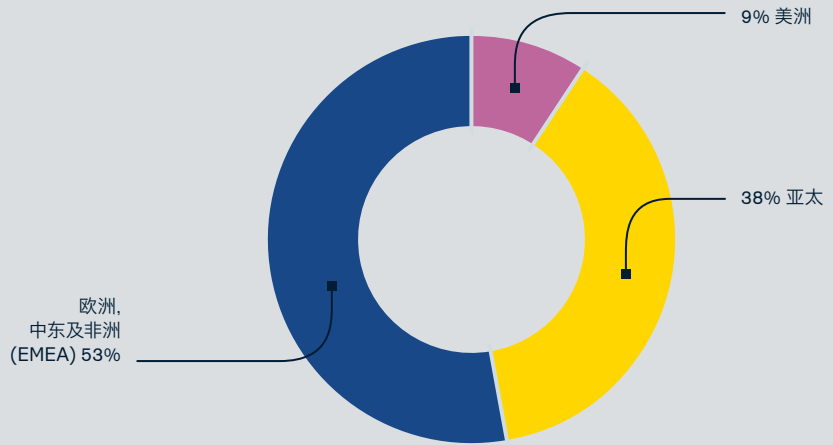
续保之后，互保会员入会总吨位从上一年1.2亿总吨增加至1.24亿总吨。此外，一些会员已承诺2014年将有约400万总吨的新造船入会。

船队概览

船型比例



地域比例 (%)



3,569

入会船只数

124m

入会吨位

索赔

我们的目标是要在索赔通胀的环境下对其进行预测和管理，防微杜渐，同时为会员在所有司法管辖区提供最佳的服务。

总体而言，不同类型的索赔在市场周期的不同阶段影响协会的财务状况。近年来，虽然自2008年以来赔案数量已经下降，但越来越多的大额索赔对协会产生更为重大的影响。这段时期内，某些类型赔案的平均成本已显著上升。

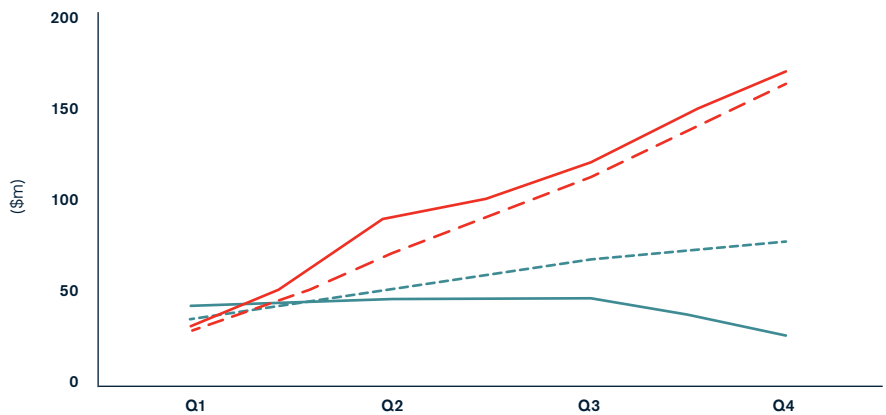
本财务年度的索赔发展状况

下图显示财务年度内预计的索赔发展状况与实际理赔经历的比较。

图1: 实际上报索赔成本与预计成本比较

图示

- 2013 保险年度实际索赔成本
- - 2013 保险年度预计索赔成本
- 2004 - 2012 保险年度实际索赔成本
- - 2004 - 2012 保险年度预计索赔成本



上半年即将结束时，协会接连收到大额索赔通知。假如这一趋势延续到下半年，2013 保险年度则会是有记录以来理赔成本最昂贵的年份之一。虽然下半年的情况有所缓和，但2013 保险年度仍是理赔成本高昂的一年；根据目前的预测，包括国际保赔基金索赔分摊在内的2013 年理赔总成本比2012 年高出12%。

在2013 年上半年，过往保险年度的索赔发展与预期大致相符。年内过往保险年度收到相对较少的新索赔通知，加上协会的国际保赔基金索赔分摊份额降低，再加上一些大额理赔抗辩所取得的十分正面的结果，带来了总体已上报索赔成本的下降。综合以上因素，协会在下半个财务年度里对理赔准备金进行了大幅回拨。但准备金的回拨并未削弱协会理赔准备金的总体实力。

2013 保险年度

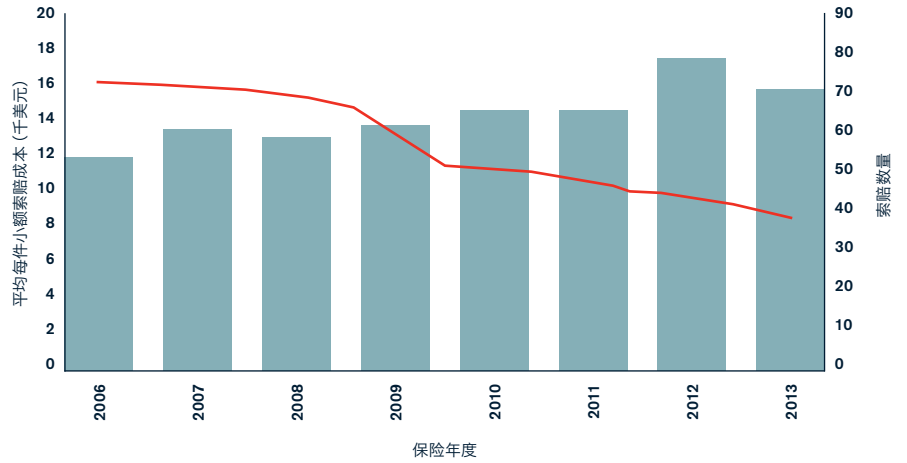
2013 保险年度将比之前一个保险年度更昂贵。经过十二个月发展期间已上报的索赔总额（不计国际保赔基金索赔分摊）为1.94 亿美元，与2012 保险年度1.84 亿美元的索赔总额相比，上升了5%。

小额索赔 (低于50万美元)

2006-2013保险年度 (以12个月为记) 平均小额索赔成本和索赔频率

图2: 各保险年度经过12个月发展期间小额索赔净额及数量

图示
 ■ 平均每件小额索赔成本
 — 每百万总吨索赔频率



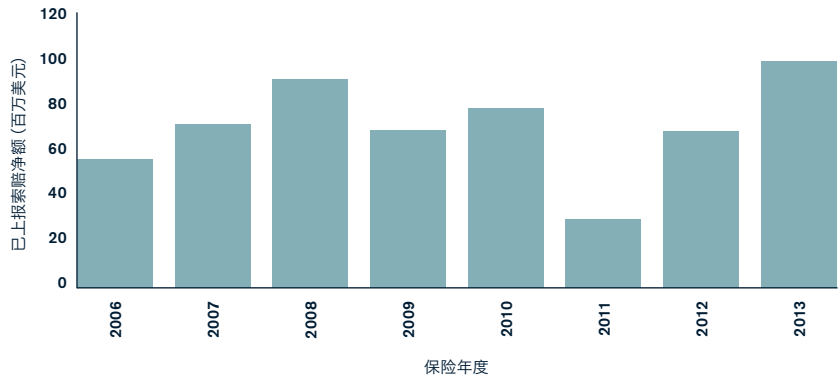
近年来的两大趋势——索赔数量下降和平均理赔成本上升——在2013年依然持续。与入会吨位相比, 低于50万美元的已上报索赔数量继续下降。相反, 小额索赔的平均成本仍在稳步增长, 现在每件索赔平均成本比十年前上升约50%。

尤其值得关注的是, 索赔数量很可能随着全球经济的复苏显著增加, 而其后果将伴随着近年来不断增加的每件索赔平均成本而放大。

大额索赔 (高于50万美元)

各保险年度经过12个月发展期间已上报大额索赔净额

图3: 2006-2013各保险年度经过12个月发展期间已上报大额索赔 (>50万美元) 净额
 单位: 百万美元



虽然协会收到的所有上报索赔中99%金额都低于50万美元, 但其余的1%索赔 (金额超过50万美元) 却占每一保险年度总成本的60%。由于大额索赔的随机性更大, 总成本更难预测。

2013年前六个月的大额索赔数量, 特别是超过300万美元的大额索赔, 大幅高出最近的任何其它保险年度。虽然下半年这类索赔的出险频率有所下降, 但2013保险年度仍是十多年来大额索赔案件成本最高的一年。

由于大额索赔案件数量相对较少, 故而很难找出其出险规律。因此, 董事会决定通过购买再保险来保护协会免受大额索赔在某一保险年度频繁出现而带来的冲击。协会预计再保险保护将会启动偿付2013年内累积的大额索赔。

索赔

国际保赔基金

对于国际保赔集团的所有协会来说，一起分保数额最大的P&I索赔（往往因严重海事事故引发）意味着国际保赔基金索赔分摊是理赔费用中最不稳定的部分。尽管波动较大，理赔成本的上升趋势仍显而易见，最近三个保险年度已是有记录以来最昂贵的年份。

虽然航运安全在不断改善，但重大事故的发生频率似乎并没减少。尽管国际保赔基金索赔案件数量相对稳定，但是超过2000万美元的索赔案件数量在过去十年增加了一倍多，导致重大海事索赔成本不断攀升。

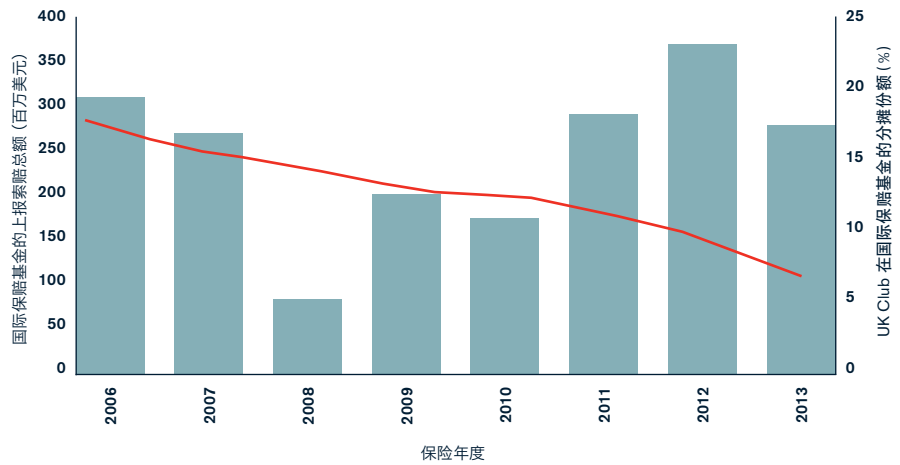
在这一成本不断上升的时期内，联合国保赔协会自身上报国际保赔基金的索赔相对较少。这一点以及国际保赔基金分摊机制的变更，致使协会在国际保赔基金的分摊份额近年来大幅降低。这在一定程度上减少了不断攀升的国际保赔基金索赔对协会带来的影响。

此外，协会将从自身的再保险就2012和2013保险年度索赔获得高额赔付，如果这些年度的索赔发展不出预料的话。

图4:各保险年度国际保赔基金索赔总额（扣除协会自身再保险赔付）

图示
■ 国际保赔基金索赔总成本
— UK Club国际保赔基金的分摊份额（%）

国际保赔基金索赔成本



过往保险年度

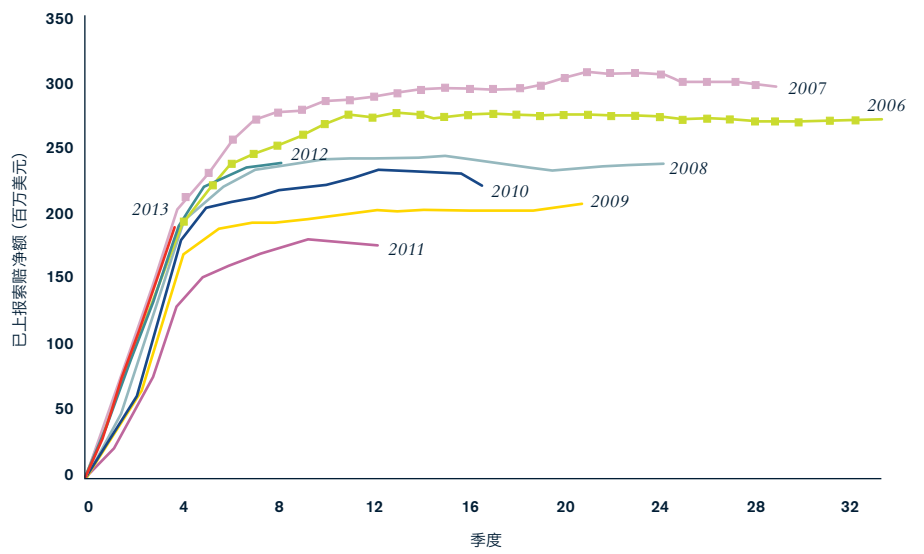
最近几年的总体索赔发展动向尤其令人鼓舞。过去12个月内，2010、2011和2012保险年度均有改进，使协会能够大幅回拨理赔准备金。数宗重大海事索赔案处理结果好于预期是这一改善的主要原因。这类理赔可能会非常昂贵而且结果往往不可预测，因此，有必要在早期阶段做出谨慎的理赔准备金评估。随着索赔案的进展，结果会逐渐明朗；少数情况下，能出现比预期明显改善的情况。

协会2012年国际保赔基金索赔分摊份额的降低是该保险年度索赔正面发展的另一个原因。分摊份额降低源于协会近几年在国际保赔基金良好的索赔记录，在国际保赔基金的贷方余额超过1亿美元。

图5: 2004-2013各保险年度已上报索赔净额



索赔净额



海事劳工公约 (MLC) 于2013年8月生效, 将现有的60多个单独的国际劳工标准合并到一份单一的文件中。

海事劳工公约

海事劳工公约 (MLC) 于2013年8月生效, 将现有的60多个单独的国际劳工标准合并到一份单一的文件中。该公约对船东是一个特殊挑战, 要求船东在许多营运及技术规定方面合规, 并就海员遣返费用以及死亡或长期残疾而引起的索赔提供财务担保。为帮助船东对公约的生效做出准备, 协会与劳埃德船级社共同编制了一份《MLC袖珍核对清单》, 并为每个会员提供了一份国际海运联合会出版的《国际劳工组织海事劳工公约使用指南 (第二版)》。除了这些具体工作之外, 协会还修改了入会规则, 使保险范围与财务担保要求相适合, 这样会员能够以入会证书作为财务担保的证明文件。

这些努力令公约的实施进展顺利, 在很短的时间内协会入会证书作为财务担保的证明文件而被船旗国广泛接受。海事劳工公约预计将在一两年内作出修订, 将扩大船东财务担保义务的范围, 以涵盖欠薪索赔并允许对提供财务担保的保险人直接诉讼。协会董事将在适当的时候考虑能否通过进一步扩大承保范围在互保基础上为这类额外的责任提供保险, 或是否需要做出特殊的保险安排。

美国的财务责任证书及对国际海事组织的支持

董事会在年度内收到一则消息称国际保赔集团某一协会有意直接向美国海岸警卫队签发担保, 用于船舶挂靠美国港口时根据美国《1990年石油污染法 (OPA 90)》、《美国环境综合响应条例及赔偿及责任法 (CERCLA)》之规定办理财务责任证书 (COFR), 对此消息董事会十分关注。目前, 这种担保是由 SIGCo、Shoreline、Arvak、WQIS等专业公司提供的, 因此协会能避开某些美国污染方面的风险。

这一意向与国际保赔集团支持国际公约体系 (包括体系中关于财务担保的规定) 而拒绝个别国家或地区主管部门要求财务担保的一贯长期政策相抵触。现有政策体现了航运的国际性, 同时代表了趋于统一的海事法律有助于促进全球贸易并提高船东为国际贸易服务的能力这一理念。所有协会多年来一直遵循该政策, 它使国际保赔集团在国家和区域层积极争取, 以避免向船东强加多个新的财务担保负担。

联合国保赔协会董事会在反复考虑后得出的结论是: 该意向的好处 (节省少量的办理COFR成本) 与其带来潜在的财务负担 (它会鼓励国家和区域层面制定财务担保法规) 相比微不足道。

国际保赔集团各协会预计将在2014年6月底之前做出是否改变国际保赔集团现行政策的决定。无论结果如何, 重要的是最终决定将得到所有协会的尊重。只有这样, 国际保赔集团才能就责任问题代表船东继续保持一致的立场。

制裁

因伊朗核用途所引起的持续紧张局势导致了2013年欧盟和美国实施的制裁制度的进一步加强。特别是根据美国《2013财年国防授权法案 (NDAA 2013)》及其子法案《伊朗自由及反扩散法2012 (IFCA)》所实施的新的制裁措施已于2013年7月1日开始生效。该法案针对各种各样的活动,包括与伊朗的能源、航运、造船、港口等行业的交易,各种贵金属和原材料交易,以及“会意地”为任何与伊朗有关的活动提供根据美国法律须受制裁的承保、保险或再保险服务。协会管理人与其他国际保赔集团成员一同编写了介绍扩大制裁含义的意见书,并且加强了协会内部的尽职调查,以确保协会遵守任何适用的关于制裁的法律。上一年晚些时候,欧盟、美国和伊朗三方谈判后宣布了从2014年1月21日起实行的为期六个月的制裁减缓期。但实际上该减缓期对船东来说意义不大,因为美国当局确认,制裁减缓期若无延展,在2014年7月20日之后不可以对减缓期内产生的索赔进行支付,导致船东实际上无法获得保险保障。

由于各国愈来愈倾向施加经济压力而不是依靠军事力量来达到政治目的,制裁的实施在不断扩大,,这对于参与国际航运的经营者及其保险商来说,相关问题将变得越来越复杂。年底,乌克兰政局难题引来了美国和欧盟针对俄罗斯的一系列新的制裁威胁。

我们的目标是要保持一个强健的风险管理体系，从而能识别、管理和降低协会所面临的重大风险。

协会自身的再保险计划

正如这份年度回顾中理赔一节所述，过去两年，协会自身的再保险计划和管理索赔波动性方面发挥了重要作用。尤其是针对国际保赔集团索赔分摊的再保险和自留额内大额索赔的再保险预计都将对2012和2013保险年度作出重大赔付。

此外，协会的再保险还使其避免受到小额索赔激增和单一巨额索赔带来的冲击。协会在购买再保险时兼顾经济效益：如在接近目前索赔水平上购买再保险，成本将会太高，这么做不能有效使用协会的资源。因此，协会利用其内部模型及其再保险经纪人的建模和构建技能来制定一个能增加实际价值的再保险计划；该计划的成效已在过去两年得到明确展示。

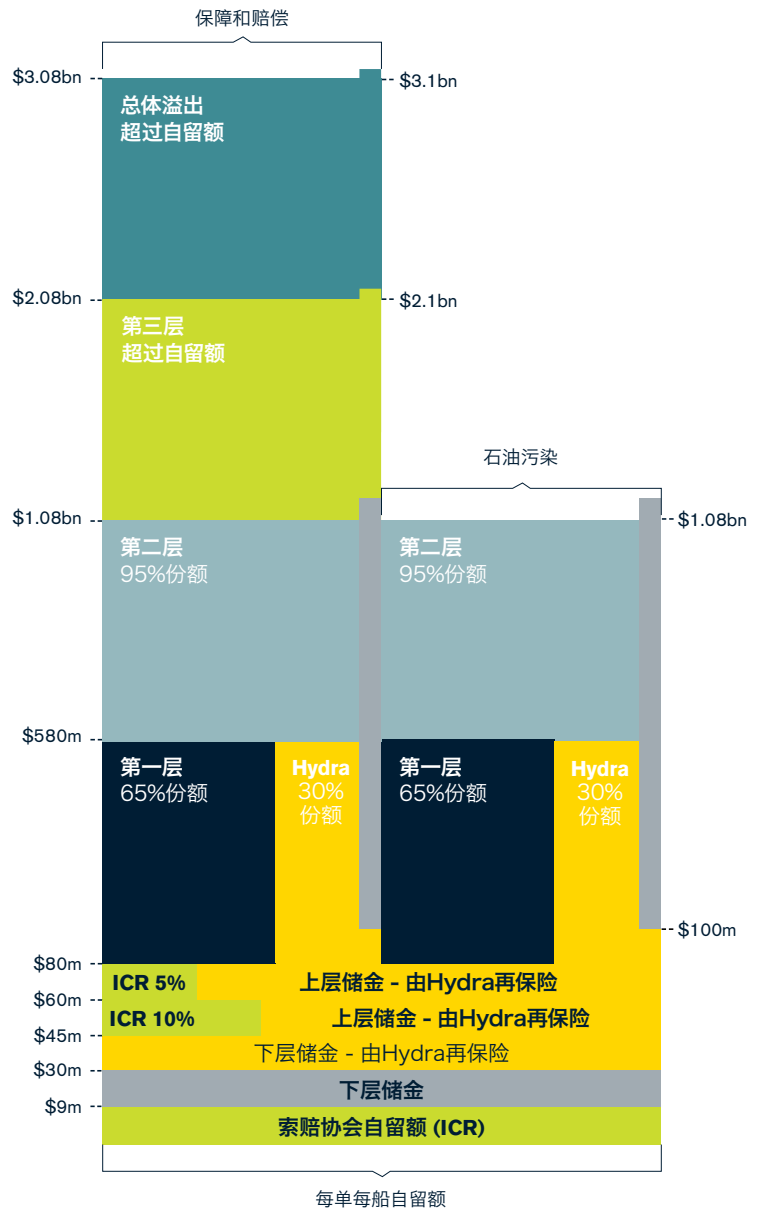
国际保赔集团的再保险计划

目前看来，2013年对于集团的再保险计划来说将是良好的一年，年内只出现一宗索赔案。遗憾的是，2011/12保险年度在2013年继续恶化，瑞纳轮 (RENA) 和哥诗达协和号 (COSTA CONCORDIA) 邮轮的索赔案再次对续保产生严重影响。这两宗索赔案的恶化，再加上对巨灾理赔成本增加的担忧，集团的再保险商再次寻求提高2014/15保险年度的续保保费。为了减轻市场要求保费上涨的压力，国际保赔集团做出了提高自留额的决定，即再保合同的起赔额从7000万美元上涨到8000万美元，而由集团的自保基金 (Hydra) 承保增加的1000万美元自留额。集团对2013/14保险年度再保险计划做了进一步改变，将分为两层的市场再保险（从1亿美元到10亿美元）的5%份额进行了三年固定分保安排。续保条件的其他改变包括美国航程附加费降为零，以及P&I溢额战争险再保险成本降低10%。

2014/15保险年度，目前的国际保赔集团再保险结构保持不变，第一层从900万美元至4500万美元，第二层从4500万美元至6000万美元（其中10%由索赔协会自留）第三层从6000万美元至8000万美元，其中5%由索赔协会自留。

按船型分配成本是集团再保险续保的一个重要关注点。与往年一样，费率按照集团的总体目标设定，主要目标为中长期内实现每种船型的索赔成本与保费的平衡。最终采用的配置方法反映了持续良好的油轮索赔记录和干货船索赔状况的改善。旅客运输船依然需面对长期保费不平衡的问题，2013/14年的再保险保费上涨和较为温和的2014/15再保保费上涨可以大大有助于实现客轮保费恢复平衡。

2014/15年度国际保赔集团超额赔款再保险合同



帮助会员管理风险

联合国保赔协会拥有P&I业内最全面的防损计划。防损团队不断开发并为会员提供资讯材料，以帮助他们管理风险、减少索赔。防损计划包含大量的产品、服务和信息，涵盖从说明册和宣传资料册（凸显关键问题和业内变化）到深入细致的风险评估系统。评估系统采用独具匠心的方法，可量身定制，以满足会员的具体需要。联合国保赔协会的网站上传有关于如何应对以往、现在和将来各类问题的办法与指南，信息丰富并不断更新。

投资

我们的目标是要在保护协会资本不受过度的市场风险侵蚀的同时，实现资产的更高回报。

投资回报

财务年度内，投资组合回报率为4.5%，为协会资产增加了4400万美元（未考虑汇率波动因素）。

2013年已被证明是风险资产的又一个强劲的年份。不断改观的宏观经济背景增强了市场对全球经济可持续复苏的信心。大范围的经济复苏带来了预料之中的美联储货币政策立场的改变。2013年底，美联储确认要逐渐退出量化宽松政策。此举引起市场的波动，政府债券市场环境开始逆转。年内国债收益率先是上升，接近财政年度末时又再度下降。随着经济复苏的步伐日趋稳健，政府债券与企业债券收益率差在不断缩小，企业债券市场表现出色。

股票市场上扬幅度最为强劲，标普500指数上升了22%，其他发达国家的股市亦呈现类似的回报率。日经指数在各主要市场中表现最好，本财年的回报率为32%，但因日元较疲软而有所抵消。反观新兴市场，由于受政治事件和经济增长速度放缓的共同影响，表现并不理想。

投资组合定位

年内董事会和管理层对投资授权进行了回顾。主要指标变化是取消了对冲基金，大幅增加了企业债券的权重，以及股票权重的小幅增加。

资产配置，2014年2月20日

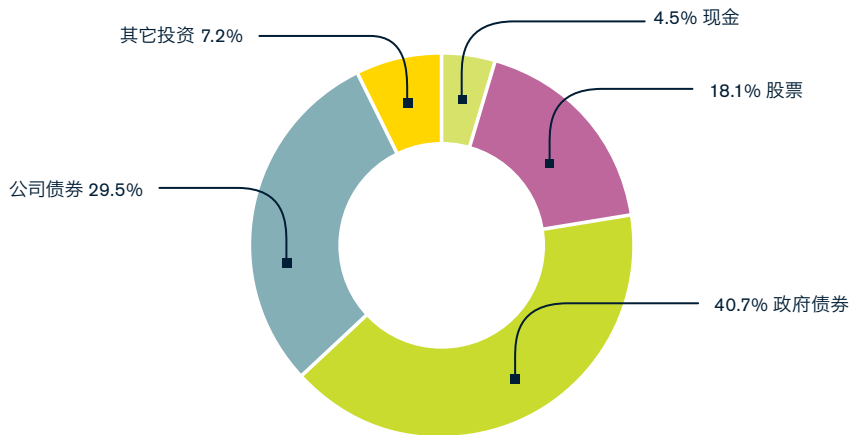


图6: 资产配置，2014年2月20日

保险监管和治理

我们的目标是不仅要保持遵守所有法域的监管法规，而且要充分发挥优良治理所产生的优势。

筹备中的“Solvency 2” 欧盟监管制度，在经过先前的拖延之后，于2013/14年间再度取得进展。欧盟成员国已于年内达成初步协议，确定将实施日期修改为2016年1月1日。协会的目标是实现全面合规，目前一切进展良好，确定一个明确的实施日期符合我们的愿望。

协会的内部模型使我们能测试各类可能发生的金融情况对资本的影响。该模型的成效之一即为它帮助协会设计的再保险计划，该计划成功地降低了过去两年协会在大额索赔的高频率和严重性方面的风险。

2014年，协会打算将其内部模型提交监管部门批准。若申请成功，则能降低“Solvency 2” 所要求的监管资本。

资本管理

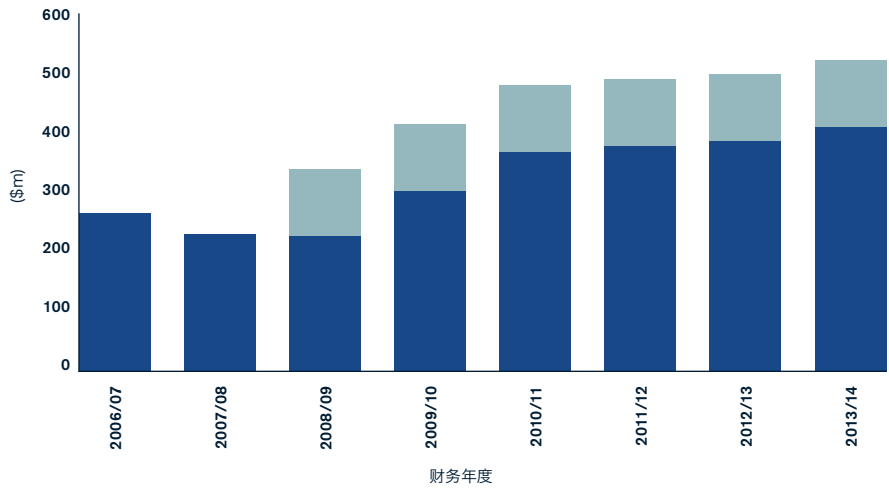
协会的愿景——成为服务国际航运界船东控制的领先
保赔 (P&I) 保险及其他服务的提供者

要求我们持有适当水平的资本, 不仅能满足监管要求, 而且能为会员提供保险成本的可预测性, 同时使我们能长期保持成为稳定安全的保险人。

资本实力

2013年协会的综合率为102%, 投资回报良好, 协会的自由储备金上升至4.3亿美元, 加上9800万美元的混合资本, 总资本已上升到5.28亿美元。

图7: 2006-2014各财务年度截至2月协会自由储备金及资本的增长 单位: 百万美元



图示
■ 自由储备金
■ 混合资本

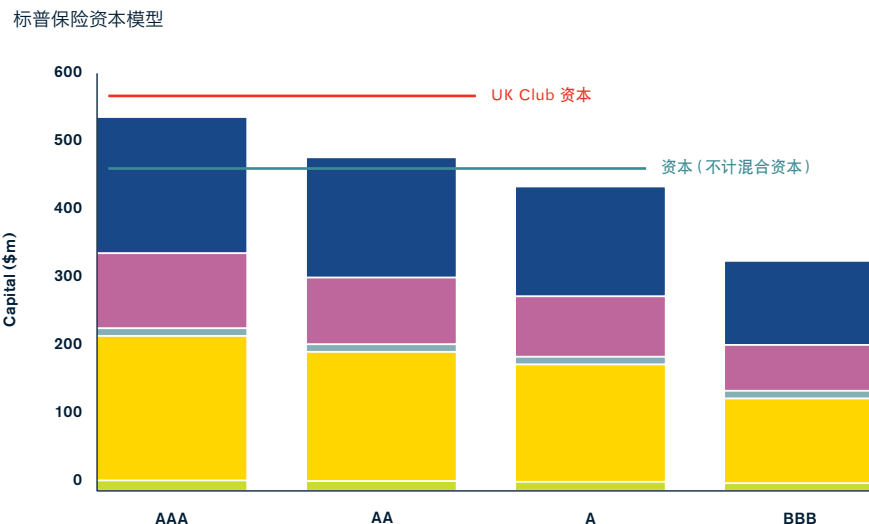
所需资本

内部模型所要求的资本取决于协会各项业务的风险偏好; 这包括通过承保所接受的风险、投资组合的市场风险, 以及再保险交易对手拖欠协会款项的违约风险。

协会的目标是持有足够的资本以满足监管和外部评级机构的要求, 同时还要有适当的“缓冲”。我们需要这种缓冲, 使协会更有信心而不至于在出现外部震荡事件时要求会员追缴额外保费。协会设定的缓冲水平高出监管资本要求, 以便在能够应对相当于1/20几率的损失时仍然持有充足的监管资本。这大致相当于持有标普资本模型AA/AAA评级所要求的等值资本。

图8: 标普资本要求组成, 与协会2014年2月的资本相比

- 图示
- 储备风险
 - 溢价风险
 - 资金集中风险
 - 市场风险
 - 信用风险
 - 可用资金总额 (TAC)
 - TAC不计混合资本

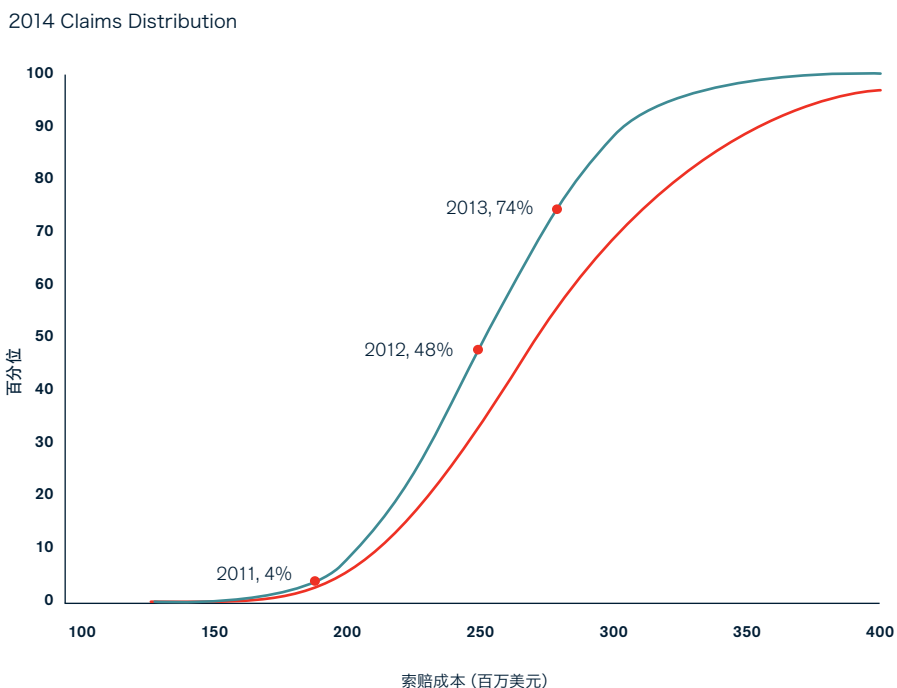


协会内部模型得出的概率分布最能反映出可能影响协会财年的结果区间。下表显示出在不同的概率状况下即将到来的2014保险年度最终索赔成本的可能状况。这表明, 在考虑了协会的再保险计划后, 存在25%的几率理赔成本介于2.25亿美元至2.8亿美元区间。国际保赔集团分保和集团再保险计划大幅压缩了可能出现的结果的区间; 这一点突出体现了国际保赔集团的重要性以及集体购买再保险给各保赔协会和船东带来的价值。

2014保险年度理赔结果的概率范围, 扣除协会再保险和国际保赔集团分保之后

图9: 2014保险年度理赔结果的概率范围, 扣除协会再保险和国际保赔集团分保之后

- 图示
- 扣除协会自身再保险保障
 - 未扣除协会自身再保险保障



资本管理

资本来源

现有可用资本的主要来源是协会的自由储备金。然而，协会通过发行混合永久债券的方式利用外部资本来补充其自身的资本，以提高资本效率并获得更大的灵活性。过去两年，协会亦对其业务运作进行了重组，以确保产生最大资本效率的集团结构并满足监管资本要求。在监管者和评级机构看来，从满足其各自要求的角度出发，自由储备金是最重要的质量因素，而混合资本则紧随其后。

资本管理

协会已确定了在其可用资本跌破目标水平情况下所需立即采取的行动。此外，为了避免资本的过度持有，协会已根据其所面临的风险及其风险偏好设定了应持资本的上限。如果可用资本的增加超出此资本上限，协会将采取适当的措施加以解决，包括将资本返回会员。





UK P&I CLUB GLOBAL NETWORK

