

بحران در لویدز

ترجمه: مینا صدیق نوحی

متحمل خسارات بزرگی شده‌اند این خسارات نیز ناشی از حوادث طبیعی بوده و ظرفیت برنامه‌های اتکائی این شرکتها را کاملاً پر کرده‌اند.

پ - خسارات عظیم که منشاء آنها آلودگی محیط زیست می‌باشد به «نام‌های» ولینگتون و دیگر سندیکاهای باربری گزارش شده. این خسارات به بیمه مازاد مسئولیت غیردریائی مربوط می‌شود این بیمه‌نامه‌ها چندین سال قبل به وسیله سندیکاهای بیمه دریائی و همچنین غیردریائی تنظیم شده‌است.

هم اکنون لویدز تقریباً ۸,۰۰۰ «نام» خود را از دست داده که البته ظرفیت آن بوسیله سایر اعضا نگهداری شده‌است. شورای لویدز با افزایش ظرفیت حق بیمه هر یک از اعضا تا سطح ۳ میلیون پوند مشوق حرکت به سوی ظرفیتهای بیشتر است. که تقریباً ۷ برابر ظرفیت متوسط فعلی است.

مشکلات لویدز می‌تواند بدلائل زیر باشد:

۱ - از جهت ریسک تغییر الگوی مسئولیت قانونی آمریکا که به نظر می‌رسد نقطه نظرهای موافقی در مورد پوشش‌هایی که قبلاً صادر شده وجود دارد.

۲ - همچنین از جهت ریسک، رشد عظیم ظرفیت ریسکهای مخاطره‌آمیز در لندن براساس واگذاری‌های بازار مازاد خسارت لندن بدین معناست که خسارات دور بازار می‌چرخند و بازار را به چرخش درمی‌آورند به صورتی که اگر بیمه‌گری خسارتی را بپردازد اول برنامه اتکائی خود را محاسبه می‌کند پرداخت خود به سایرین و پرداخت بیمه‌گران اتکائی به خودش را حساب کرده و مجدداً محاسبه می‌کند. اینگونه خسارت از دستی به دست دیگر می‌گردد تا زمانیکه از برنامه اتکائی بطور کامل استفاده شود.

چنین وضعیتی برای برخی از سندیکاها و شرکت‌های

بحران کنونی در شرکت بیمه لویدز همه جانبه بنظر می‌رسد. این شرکت در طول تاریخ ۳۰۰ ساله‌اش با مشکلات و بحران‌های جدی مواجه شده بود که بر تمام آنها دیر یا زود فائق آمده. این بار هم به نظر می‌رسد که لویدز لندن را بحرانی همه‌گیر به مخاطره افکنده‌است. اما علی‌رغم سرمقاله‌های اخیر روزنامه‌ها لویدز مسائل اخیر را حل خواهد کرد و با توجه به زمینه‌های مثبتی که برای اعتماد کردن وجود دارد احتمالاً قدرتمندتر از گذشته به فعالیت خود ادامه خواهد داد.

بحران، از آنجا که بنیان سرمایه‌های لویدز لندن متزلزل شده سخت به نظر می‌رسد. اخیراً اعضاء این شرکت با خسارات متعدد ناشی از سوانح طبیعی و فاجعه‌آمیز روبرو شده‌اند و بابت این خسارات در پیچیدگی مشهور بازار بیمه مازاد خسارت لندن LMX درگیر شده‌اند. ضمناً لویدز با خسارات کلانی ناشی از مسئولیت آمریکا در حوادث فاجعه‌آمیز اخیر مواجه بوده‌است.

دلایل موجد مشکلات اخیر عمدتاً از این قرارند:
الف - دعاوی حقوقی که به وسیله «نام‌های» لویدز صورت گرفته این «نام‌ها» بطور غیرمترقبه متحمل خسارات وسیعی شده‌اند. مورد اکللی واگن^۱ هم اکنون در دادگاه است و مورد آتونیت^۲ در آستانه طرح در دادگاه است. چند گروه دیگر نیز یا دست به اقدام قانونی زده‌اند یا قصد آنرا دارند.

ب - هم اکنون خسارات بسیار سنگینی که از حوادث طبیعی نشأت گرفته‌اند در گروه اتحادیه‌های فلتزیم^۳ به وسیله نمایندگان صدور شماره ۷، که توسط لویدز تعیین شده رسیدگی می‌شود ظاهراً این خسارات به ظرفیتهای نا کافی اتکائی مربوط می‌شوند. سایر سندیکاها و اتحادیه‌ها نیز در سالهای ۱۹۸۸، ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰

بیمه بعد از خسارت سکوی نفتی پایپر آلفا^۵ و گردباد هوگو^۶ و طوفانهای سال ۹۰ بوجود آمده است.

۳- رشد سریع ظرفیتهای لویدز در دو دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ بدین طریق بود که اعضای متعددی که از ثروت نسبتاً کمی هم برخوردار بودند به عنوان سرمایه گذاری خوب جذب لویدز شدند.

بسیاری از اعضای عالیرتبه لویدز مسئولیت پذیری نامحدود را عامل مهمی جهت بازاریابی بهتر می دانند اما به دلیل تازگی این امر مشکل می توان مزایای آنرا بخصوص در رشته های تازه و پیچیده مشاهده کرد.

در واقع یکی از مشکلات عملی که رفع آن از اهمیت ویژه ای برخوردار است مسئولیت پذیری نامحدود است. دعاوی خاصی در محاکم علیه لویدز صورت می گیرد که دلیل آنها مسئولیت پذیری نامحدود است. با حذف و ممنوعیت این امر در بیمه نامه های فعلی، هنوز تعداد بی شماری خسارات با منشاء مسئولیت نامحدود بیمه گر به وقوع خواهد پیوست که بیمه نامه های آن سابقاً صادر شده است.

بزرگترین اشکال حذف مسئولیت نامحدود این است که لویدز را در شمار سایر بیمه گران معمولی درمی آورد و لویدز یکی از ویژگی های مهم خود را که همان ظرفیت بالا و عدم مسئولیت محدود می باشد از دست می دهد.

لویدز در صدد است که راه حل مناسبی برای حل مشکل «اتمام قراردادهای» پیدا کند یکی از این راهها اجراء پوشش لئوپارد^۷ است و بدین ترتیب طراحی شده که حساب سالهای سندیکائی را که نمی توان بست با قیمت مناسب قبول می کند.

بطور معمول یکی از اقدامات لویدز این است که به مسئله سرمایه بپردازد. یک نظر این است که مسئولیتها در سطح فردی و سندیکائی محدود و در سطح کل لویدز نامحدود باشد.

حدود یک چهارم از اعضای فعلی لویدز ظرفیتهای صدور را در سال ۱۹۹۱ افزایش داده اند. به طوریکه فقط کمتر از ۵ درصد اعضای ظرفیتی تقریباً حدود یک میلیون پوند دارند که به معنای سپرده ۳۰۰,۰۰۰ پوندی می باشد. و ۵۰ درصد اعضای ظرفیت کاملشان بالغ بر ۲ میلیون پوند است.

انتقادهای اعضای لویدز بدین قرار است:

- اعضای ثروتمندتر از این می ترسند که اگر کمبودی پیش آید جبران آن بر عهده آنها خواهد بود.

- خسارات گسترده تری بیش از آنچه مورد انتظار است، توسط اعضای متعهد ایجاد شود.

- وقوع خسارات غیرمنتظره در رابطه با اعضای جانبی شرکت که تعهد خود به لویدز را جدی نمی گیرند.

وظیفه انجام تعهدات^۸ که به عهده نمایندگی ها می باشد هنوز در دادگاهها تعیین نشده البته لویدز چهارچوب آنرا تنظیم کرده و به تعریف نسبتاً جامع و دقیق این مهم پرداخته است.

در حال حاضر تعداد نمایندگان (سندیکا) دائماً رو به کاهش است. زیرا ظرفیت متوسط بیشتر و منابع مالی عظیم تری برای جبران خسارات لازم است.

لویدز لندن اخیراً مقرراتی را در قبال چنین مسائلی اتخاذ کرده است:

- دستیابی به توافق در اصول جهت یک طرح نوین مصالحه و آشتی برای حل دعاوی بین نمایندگان و «نامها».

- استفاده از «روند اصلاح شده داوری» برای کاهش مهلت، و در مبالغ عمده، احتمالاً تغییر در رویه های حقوقی است و توافق بین نمایندگان، که به نظر می رسد این امر تا سال ۱۹۹۳ عملی نخواهد شد.

- تهیه رویه جدید برای تجدیدنظر در تعهدات، زمانیکه خسارات یک سندیکای عضو لویدز از ۱۵۰ درصد کل ظرفیت آن افزونتر شود.

- بررسی میزان کل تعهدات بیمه گران

بنابراین مشاهده می شود که تلاشهای فراوانی در این مورد و موارد دیگر مثل بازاریابی باید صورت گیرد.

و به احتمال زیاد از تعداد اعضای باز هم کاسته خواهد شد و ظرفیت متوسط آنها افزایش خواهد یافت. بنظر می رسد پیشنهادی که به وسیله رئیس لویدز داده شده قابل حصول است یعنی ۵۰ درصد افزایش در ظرفیت که به معنای ۵,۵۰۰ عضو و ظرفیتی بالغ بر ۳ میلیون برای هر عضو است.

خسارات فلتیریم و سایر خسارات مشکلات و پیچیدگی های بازار بیمه مازاد خسارت لندن را که خیلی

مربوط به افزایش سرمایه و تبعات آن پایان دهد و به یک بنیان مالی قوی تر با ذخائر بیشتر که تأمین بیشتری ایجاد کند دست یابد. شرکتهای بازار بیمه لندن عضو اتحادیه های لویدرز شوند و یک بازار رقابت واحد ایجاد کنند. اما مشکل اینجاست که رقابتهای ناصحیح سنتی بین اعضاء این بازار احتمالاً مانع تحقق این امر می شود.

لویدرز و خسارات بزرگ

پیش بینی اتحادیه چاتست^{۱۱} عضو لویدرز در مورد نتایج سال ۱۹۸۸ صحیح درآمده لازم به تأکید است که مبنای این نتایج عمدتاً مربوط به بسته شدن حسابهای چند سندیکا بوده است و تنها ۳۰ درصد این نتایج مربوط به حسابهای «باز» سال صدور می باشد.

منظور از نتایج سالهای «بسته شده» نتایج سال صدور ۱۹۸۸ است که پس از ۳ سال و در پایان سال ۱۹۹۰ بسته شده است و منظور از نتایج سالهای «باز» نتایج فعالیت اتحادیه در سالهایی است که هنوز بسته نشده است (بین سالهای ۱۹۸۷ و ۱۹۷۹).

روش معمول اتحادیه های لویدرز برای «بستن» سال صدورشان این است که تعهدات مربوط به خسارات پرداخت نشده را توسط «بیمه اتکنانی باز» بیمه می کنند و بدین طریق قدیمی ترین سالهای مالی را می بندد بنابراین در پایان سال ۱۹۹۰ (سال تقویمی) جمع تعهدات مربوط به سالهای گذشته تا سال ۱۹۸۹ (که هنوز بسته نشده اند) بیمه اتکنانی می شوند. ارقام اتحادیه چاتست ظرفیت حق بیمه را نشان می دهد. (جدول شماره ۱ و ۲)

ارقام چاتست ظرفیت حق بیمه را نشان می دهد و باید توجه داشت که روش حسابداری لویدرز از حق بیمه خالص (بعد از اتکنانی) به ناخالص (قبل از اتکنانی) بین سالهای ۱۹۸۷ و ۱۹۸۸ تغییر کرده است، و این بدان معناست که رشد ظرفیتهای لویدرز از سال ۱۹۸۷ به ۱۹۸۸ کاملاً غیر واقعی است و براساس ظرفیت ناخالص می باشد. بر همین پایه ظرفیت اختصاص یافته به سال ۱۹۸۶، ۸/۲۹۲ میلیون پوند و در سال ۱۹۸۷، ۱۰/۰۴۰ میلیون پوند بوده که ظرفیت اختصاص داده شده اند کمی کمتر از ظرفیت قابل حصول است (حدود ۲ تا ۳ درصد). در سال ۱۹۸۸ تعداد اعضاء به نقطه اوج رسید (یعنی ۳۲/۴۳۳

جدی است نشان می دهد ظرفیت واگذاری در بازار به سرعت سقوط کرده و تأثیرات عمیق آن ملموس تر می شود، ظرفیت اتکنانی در چندین بخش افت کرده که احتمالاً برای پوشش های خیلی بالا مشکل ایجاد می شود. اساساً سپرده های سرمایه گذاری شده لویدرز در مقایسه با ریسک پذیری آن در خسارات عمده ناچیز به نظر می رسد.

اگرچه افت ظرفیتهای باعث کاهش ریسک پذیری لویدرز در رابطه با بیمه خطرات و سوانح طبیعی شده برخی از بیمه گران دوره های طلائی را با نرخهای بالاتر و بدنبال آن سود و ظرفیت بیشتر انتظار می کشند. لیکن رقابتهای بین المللی با سرمایه های کلان احتمالاً باعث می شود که نرخها فقط مقدار کمی بالا بروند.

می توان گفت از سالها قبل خسارات مسئولیت آمریکا به عنوان بزرگترین مشکل مطرح بوده است. البته لویدرز و بازار بیمه لندن به سرعت سهم خود را پرداخت و ذخائر را افزایش داده اند لکن تا این اواخر بیمه گران اتکنانی آنها بسیار کند عمل کرده اند.

رشد فزاینده خسارات مربوط به سالهای گذشته باعث می شود:

۱ - اجرای پوشش لئوپارد^{۱۲} که پوششی عملی و واقعگرا برای «بستن» حسابهای سالهای صدور می باشد گرانتر تمام شود.

۲ - «بستن» حساب بعضی از سالهای صدور که مشکل داشته اند سخت تر می شود.

۳ - برخی از اعضاء باقیمانده لویدرز خواهند ترسید زیرا می بینند مسئولیت نامحدود لویدرز به عهده تعداد اعضاء محدودی که رو به کاهش دارند گذاشته شده است.

بعضی از شرکتهای بیمه از مشکلات اخیر لویدرز لندن خشنود هستند، اما اینگونه برخوردها یکنوع کوتاه اندیشی است چرا که بحران در لویدرز به معنای بحران در بازار بیمه لندن است.

آنچه اکنون لازم است همبستگی و اتحاد است. امروز زمان خوبی است که LIRMA^{۱۳} به لویدرز نزدیکتر شود و اقدامات مشترکی انجام دهند.

حذف مسئولیت نامحدود در لویدرز می تواند به تجدید حیات بازار بیمه لندن منجر شود و به مناقشات

عضو) و از آن به بعد نزدیک به ۲۰ درصد کاهش یافت. در سال ۱۹۸۷ لویدز تقریباً معادل ۵۵ درصد ظرفیت خالص خود بیمه صادر کرد. در اوایل سال ۱۹۸۸ حق بیمه خالص ۴ درصد رشد داشت. چنین بنظر می‌رسد که حق بیمه خالص ۴۰ درصد ظرفیت ناخالص، و حق بیمه ناخالص تقریباً ۵۰ درصد ظرفیت ناخالص بود.

با نگاهی به بیمه گران دریائی متوجه می‌شویم که فقط دو بیمه گر از ده بیمه گر بزرگ یعنی مریت^{۱۲} و آتوئیت^{۱۳} در سال ۱۹۸۸ سود کلی داشته‌اند (شامل سود عملیات بیمه به علاوه سود سرمایه‌گذاری) در مورد مریت باید بگوئیم که هنوز سال ۱۹۸۵ به عنوان یک سال پر خسارت «باز» مانده‌است. خسارات آتوئیت در سال ۱۹۹۰ برای سال پرحادثه ۱۹۸۲ فقط ۱/۴ میلیون پوند بوده که البته بنظر می‌رسد مشکل کم‌رو به پایان است.

خسارات سنگین سالهای گذشته که به صورت اتکنائی به سال ۱۹۸۸ واگذار شده به ترتیب ارقامی بالغ بر ۵۹ درصد و ۲۵ درصد ظرفیت سندیکاهای ۴۰۶ و ۴۴۸ ولینگتون را تشکیل داده‌است سندیکای سکریتان^{۱۴} ۲۹ درصد خسارت و جانسن گرین^{۱۵} ۲۷ درصد خسارت داشته، در همه این موارد مشکل اصلی خسارات ناشی از آلودگی محیط زیست و مسئولیت آمریکا در سالهای گذشته بوده‌است.

در سال ۱۹۸۸ شاهد تعدادی خسارات نفتی بسیار سنگین بودیم، مثل خسارت سکوی نفتی پایپر آلفا که بازار مازاد خسارت دریائی لندن LMX را شدیداً تحت تأثیر قرار داده‌است. دو بیمه گر مازاد خسارت لندن بری^{۱۶} و چاپل^{۱۷} سودهای قابل توجهی به ترتیب ۲۳ و ۳۲ درصد کسب کرده‌اند.

در جدول شماره ۴ که جمع‌بندی نتایج را نشان می‌دهد مشاهده می‌کنیم نتیجه بیمه حمل و نقل دریائی از ۲/۸ درصد سود در سال ۱۹۸۷ به (۱۷/۹) درصد سود در سال ۱۹۸۸ کاهش یافته و در بیمه‌های غیردریائی سود از نصف هم کمتر شده یعنی از ۸ درصد به ۳/۵ درصد در سال ۱۹۸۸ رسیده‌است. خسارات مسئولیت تعدادی از اتحادیه‌های لویدز را تحت تأثیر قرار داده‌است.

یکی از بهترین عملیات به وسیله میچل بین^{۱۸} در اتحادیه جانسن گرین^{۱۹} صورت گرفته که مسئولیت

آمریکائی را متقبل نشده‌است.

سود هواپیما هم کمتر از نصف شده ولی باز هم قابل توجه است (۹/۵ درصد) با توجه به مبلغ کم حق بیمه نتیجه به عنوان درصدی از حق بیمه عالی بنظر می‌رسد. در رشته اتومبیل نتیجه عملیات با سودی فزاینده روند مثبتی را نشان می‌دهد.

طبق پیش‌بینی اتحادیه چاتست جمع خسارات لویدز در سال ۱۹۸۹ نزدیک به دو برابر سال قبل خواهد شد و برای سال ۱۹۹۰ وضعیت بهتری در پیش نخواهد بود. طی سالهای ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ نه تنها لویدز متحمل خسارات عمده ناشی از سوانح طبیعی شده بلکه این خسارات در هر دو بازار تأثیر گذاشته‌است و بزرگترین مشکل خسارات سنگین ناشی از مسئولیت آمریکا بوده‌است.

این روزها سرمقاله اغلب روزنامه‌ها به بحث پیرامون ادامه مشکلات در لویدز پرداخته‌اند و سندیکاهای لویدز خسارات بزرگی را اعلام می‌کنند.

اتحادیه شماره ۲۵۵ بیمه باربری لویدز که توسط رزنامسون اداره می‌شود اعلام داشته‌است که پس از تحمل زیان در فعالیتهای مازاد خسارت خود با ۵۰ میلیون پوند خسارات دیگر مواجه است.

«نام‌های» چهار سندیکای بیمه حمل و نقل دریائی که به وسیله گودا و شرکاء اداره می‌شود خود را برای پرداخت خسارتهای نقدی سالهای متعاقب سال ۱۹۸۸ مهیا می‌کنند.

همانطور که به تفصیل علل ریشه‌ای مشکلات کنونی لویدز را بررسی کردیم، بازار لندن با انبوهی از خسارات غیرمنتظره روبرو شده که غالباً ناشی از آلودگی محیط زیست بوده و به چند سال گذشته مربوط است یعنی به زمانی که شاید بیمه گر فعلی حتی قلم خود را برای نوشتن قرارداد آماده نکرده بود.

قصور در اخذ پوششهای اتکنائی جهت حمایت از فعالیتهای بیمه‌ای و کمبود کنترل تجمع خطر باعث شده که چندین سندیکا در رابطه با خسارات پایپر آلفا و خسارات دیگر مثل آلودگی محیط زیست که در سه سال اخیر رخ داده‌اند دچار مشکل شوند فعالیت در جهت تسریع جریان تأدیه خسارات موفقیت‌آمیز بوده‌اما بیمه گران در فاصله دو خسارت طبیعی مهلت کمی برای

تجدید پوشش اتکائی داشته‌اند.

تخمین خسارات احتمالی سال صدور ۱۹۸۸ که هم‌اکنون بسته شده و سالهای بعد که قبلاً اشاره شد عمق بحران فعالیت‌های بیمه دریائی را نشان می‌دهد. اتحادیه چاتست کل خسارات بازار بیمه دریائی در سال ۱۹۸۸ را ۸۵۴ میلیون پوند پیش‌بینی کرده که برابر ۱۷/۹ درصد ظرفیتش بوده و طی همان سال خسارتی بالغ بر ۶۸۶ میلیون پوند برای سالهای بسته شده پرداخت کرده‌است.

همزمانی خسارات سکوی نفتی پایپر آلفا و دیگر خسارات عمده و خسارتی که در ارتباط با رویدادهای سالهای گذشته رخ داده‌اند سال ۱۹۸۸ را از نظر خسارتی سال بدی کرده‌است.

درک حسابهای لویدز برای کسانی که خارج از بازار هستند مشکل است. هر سال صدور از سایر سالها جدا است و معمولاً برای سه سال تقویمی «باز» گذاشته می‌شود، بنابراین سال صدور ۱۹۸۸ باید در پایان سال ۱۹۹۰ بسته شود.

طی دو سال اول حساب فقط خسارات مربوط به سال ۱۹۸۸ پرداخت می‌شود و مشخصاً بیمه‌نامه‌هایی که در سال ۱۹۸۸ به وسیله لویدز صادر شده در پایان سال ۱۹۸۹ توسط مکانیسم «بستن به وسیله اتکائی» سال صدور قبلی یعنی سال ۱۹۸۷ را می‌بندند.

«بستن به وسیله اتکائی» مکانیسمی است که لویدز به وسیله آن مسئولیت خسارتی را که هنگام «بستن» حسابهای یک سال صدور مشخص هنوز از آن اطلاعی ندارد بیمه اتکائی می‌کند. از آنجا که اینگونه مسئولیتها همیشه بطور دقیق مشخص نیستند بنابراین هزینه خسارات اعلام نشده یا اعلام شده تخمینی برآورد می‌شود.

اگر وضعیت نامطمئن باشد حساب آن سال سندیکا را نمی‌توان بست. در پایان سال ۱۹۸۷ حساب ۹۴ سندیکا «باز» باقی ماند که قدیمی‌ترین سال آن به ۱۹۷۶ برمی‌گردد.

هر ساله بعضی از این سالهای «باز»، «بسته» می‌شوند چاتست پرداخت خسارتی بالغ بر ۱۶۸ میلیون پوند را برای سالهای «باز» سندیکا طی سال ۱۹۹۰ تخمین زده‌است.

در مورد مکانیسم «بستن» به وسیله اتکائی تمام

مسئولیت‌های مربوط به سالهای بسته شده قدیمی را شامل می‌شود و بنابراین در سال ۱۹۹۰ تعهدات زیر برای سال ۱۹۸۸ وجود دارد:

۱- بیمه‌گر اتکائی در ابتدای سال ۱۹۸۸ مبلغی دریافت می‌کند که در ازای آن تعهدات معوقه را تقبل کند و ضمناً سال ۱۹۸۷ و سالهای گذشته را نیز پوشش می‌دهد.

۲- در طول سال ۱۹۸۸ کلیه خسارت‌های مربوط به تعهدات سالهای گذشته را پرداخت می‌کند.

۳- در پایان سال هزینه تخمینی خسارات پرداخت نشده سال ۱۹۸۸ و سالهای قبل کسر می‌شود که این مبلغ به بستانکار حساب سال ۱۹۸۹ که بسته نشده منظور می‌شود.

طی سال ۱۹۹۰ خسارات جدید بسیاری در ارتباط با سالهای قبل گزارش شده که هزینه سالهای گذشته را شدیداً افزایش داده، آقایان رو^۲ و استرگ^۱ از چاتست طی نامه‌ای به تایمز اشاره می‌کنند به استثنای خسارت‌های سالهای باز ۵۰۰ میلیون پوند مربوط به خسارت سالهای گذشته پرداخت شده است از اینجا معلوم می‌شود بزرگترین مشکل پایپر آلفا و سایر خسارات بزرگ نبوده بلکه خسارت‌های مربوط به تعهدات سالهای گذشته است در واقع مفهوم سیستم «بستن به وسیله اتکائی» هجوم خسارت‌های قدیمی به سالهای جدید است.

آنچه باعث وحشت برخی از نام‌ها و اعضاء لویدز شده تداوم گزارشات جدیدی از خسارت‌های قدیمی می‌باشد که ممکن است تا چند سال ادامه یابد.

همانطور که می‌دانیم سالهای صدور ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ با خسارات بسیار سنگین مواجه بوده‌اند مثل گردباد هوگو و خسارات آلودگی محیط زیست اگسون والدز^۲ و طوفانهای سال ۱۹۹۰.

نتیجه عدم اطمینان از خسارات احتمالی و شکایات قانونی بر علیه نمایندگان گهها و یا حتی در مواردی مثل اکلی واگن که بر علیه خود لویدز ادعای قانونی صورت گرفته است باعث تضعیف روحیه بازار شده و بنظر می‌رسد لویدز انگیزه چندانی برای سرمایه گذاری جدید ندارد. «نام‌های» عضو لویدز نه تنها باید پرداخت‌های سنگینی برای کسب امتیاز عضویت لویدز بکنند بلکه تقریباً هر روزه باید شاهد غفلت و قصور سایرین باشند.

اثرات روانی تبلیغات منفی و خسارات بزرگ، بازار

نمایندگی شده است.

بنابراین تمام بخشهای بازار شامل لویدز و شرکتهای بیمه گران و دلانان، با رکود شغلی مواجه اند. ان آر جی ویکتوری^{۲۵} کار ۸۰ نمایندگی اش را متوقف کرده است که ۵۰ تای آن در لندن فعالیت دارند و بخشی از این وضع هم به دلیل ادغام شرکتهای بوده است. شرکت زوریخ بریتانیا^{۲۶} نیز نیروی کار خود را ده درصد کاهش داده است، از این قبیل عملیات کاهش پرسنل موارد متعددی را می توان برشمرد.

جای تعجب نیست که در این زمینه مسئولان اجرایی شرکتهای بیمه جوابگوی انتقادات مربوط به پرداختها شده اند بخصوص پرداختهایی که برای شرکتهای بزرگ به عنوان نتیجه ای سنگین بوده است.

سهامداران شرکت در گردهمایی سالانه از مایک نیومارچ^{۲۷} عضو هیئت رئیسه پرودنتشال به سختی انتقاد کرده اند چرا که پرداختهای شرکت از ۳۷۹،۰۰۰ پوند به ۵۴۳،۰۰۰ افزایش یافته آنها در وضعی که سود شرکت کاهش یافته و شرکت ۳۴۰ میلیون پوند در عملیات ملکی ضرر کرده است. که اکثر آنها به قیمت کمتری به فروش رفته اند.

ارقام به میلیون پوند

۱۹۹۰	۱۹۸۹	۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	
۴۲۵۸	۴۵۲۱	۴۷۷۷	۳۶۳۱	۳۰۰۸	۲۲۲۱	حمل و نقل دریائی
۴۶۲۴	۴۳۰۹	۴۲۵۰	۲۹۲۷	۲۴۳۷	۱۸۸۱	غیر دریائی
۹۷۴	۹۷۳	۷۵۹	۴۷۳	۴۳۲	۴۰۶	اتومبیل
۸۸۷	۸۲۰	۹۸۸	۶۴۶	۴۸۹	۳۴۹	هوایما

جدول شماره ۱

برای سالهای ۱۹۸۵ تا ۱۹۸۷ ظرفیت خالص از اتکائی است.

ارقام به میلیون پوند

نتایج سالهای بسته شده

جدول شماره ۲

۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	
(۱۴/۴)	۵/۴	۶/۸	۶/۹	(۶۸۶)	۱۹۶	۲۰۴	۱۵۴	حمل و نقل دریائی
۵	۱۲/۶	۱۲/۶	۶/۳	۲۵۱	۳۷۰	۳۰۷	۱۱۹	غیر دریائی
۱۲	۸/۲	(۱/۶)	(۸/۶)	۶۶	۳۹	(۷)	(۳۵)	اتومبیل
۱۰	۲۰/۷	۲۱/۱	۱۲/۹	۹۱	۱۳۴	۱۰۳	۴۵	هوایما
۱/۷	۹/۶	۹/۵	۵/۸	۲۷۸	۷۳۹	۶۰۷	۲۸۳	جمع کل

جدول شماره ۳ ارقام به میلیون پوند

۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	نتایج سالهای باز
(۱۶۸)	(۹۶)	(۹۶)	(۸۷)	حمل و نقل دریائی
(۱۰۴)	(۱۳۵)	(۹۳)	(۹۴)	غیر دریائی
--	(۱)	(۱)	(۲)	اتومبیل
--	--	(۲)	۲	هواپیما
(۲۷۲)	(۲۳۱)	(۱۹۱)	(۱۸۱)	جمع

جدول شماره ۴ ارقام به میلیون پوند

نتایج کلی (سالهای باز و سالهای بسته)								
۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	۱۹۸۸	۱۹۸۷	۱۹۸۶	۱۹۸۵	
(۱۷/۹)	۲/۸	۳/۶	۳	(۵۸۴)	۱۰۰	۱۰۸	۶۷	حمل و نقل دریائی
۳/۵	۸	۸/۸	۱/۳	۱۴۷	۲۳۵	۲۱۴	۲۵	غیر دریائی
۸/۸	۸	(۲)	(۹/۲)	۶۶	۳۸	(۸)	(۳۷)	اتومبیل
۹/۵	۲۰/۷	۲۰/۷	۱۳/۳	۹۱	۱۳۴	۱۰۱	۴۷	هواپیما
۵/۱	۶/۶	۶/۵	۲/۱	(۵۵۰)	۵۰۷	۴۱۵	۱۰۲	جمع

- 2) Oakeley Vaughan
- 3) Outhwaite
- 4) Feltrim
- 5) Piper Alpha
- 6) Hugo
- 7) Leopard Risk Cover
- 8) The duty of Care
- 9) Leopard Cover Operation
- 11) Chatset
- 12) Merrett
- 13) Outhwaite
- 14) Secretan
- 15) Jansen Green
- 16) Berry
- 17) Chappell
- 18) Michael Pane

پاورقی
 ۱) Name نام‌های عضو لویدرز افرادی هستند که ثروت شخصی ایشان در حمایت از سندیکاهای لویدرز به وثیقه گذاشته می‌شود.
 ۱۰) بازار بیمه مستقیم و بیمه اتکائی لندن است.

- 19) Jansen Green
- 20) Rew
- 21) Sturge
- 22) Exyon Valdez
- 23) D.Cderidge
- 24) Bernard Lovin
- 25) NRG Victory
- 26) Zurich UK
- 27) Mick Newmarch