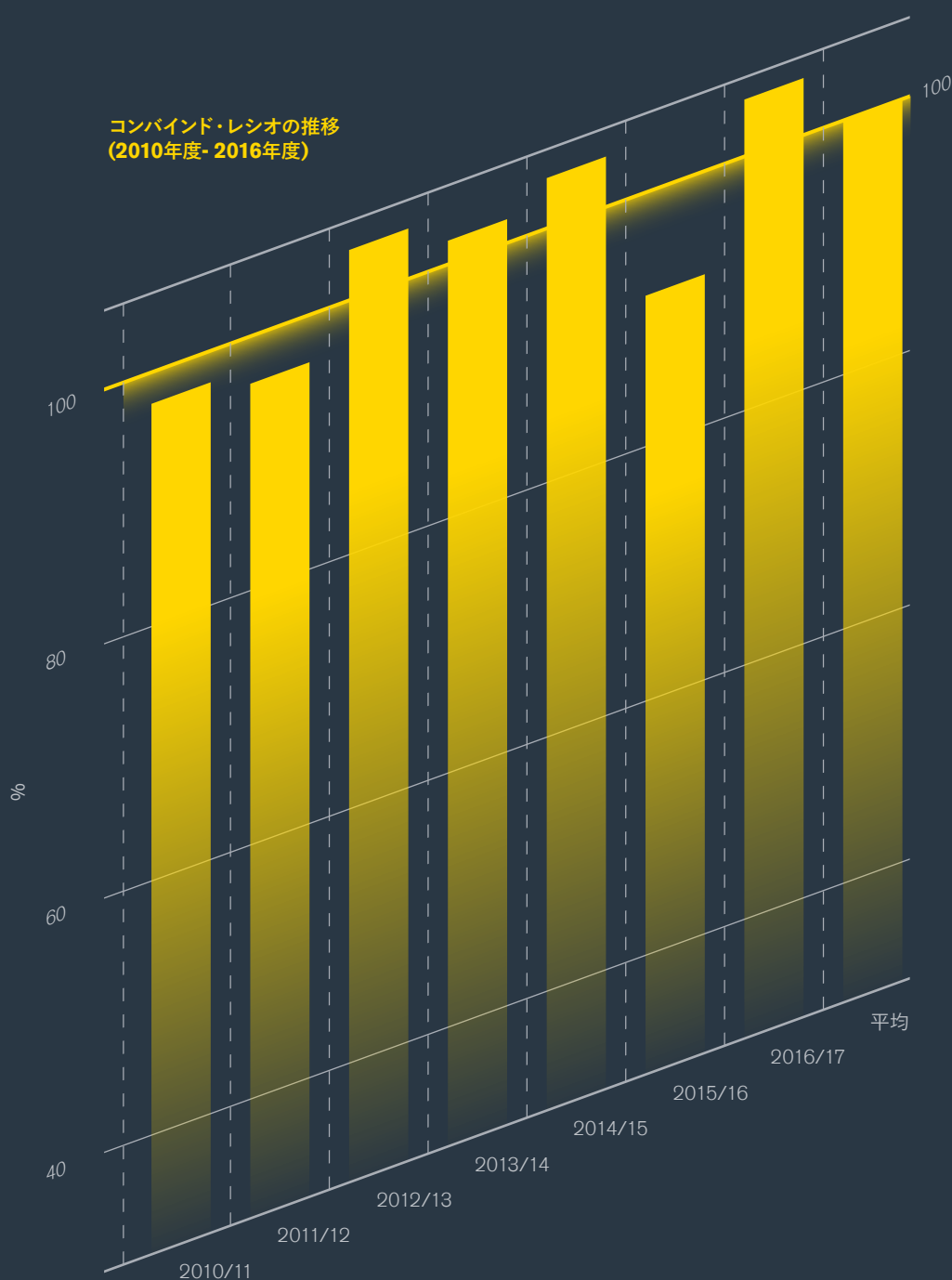


2016年秋期 理事会報告

目次

ハイライト	2
財務概要	4
理事長表明	6
保険引受け	8
クレーム	10
業界の諸問題	18
資本	20
投資	24
クラブ管理	26
グローバル・ネットワーク	28

当クラブは、会計年度コンバインド・レシオ100%の目標を中期的にわたり達成しています。



P&Iクラブの経済的観点から「規模」は重要な要素。

100%

直近7期にわたるコンパインド・レシオは目標の100%を達成

自由準備金

4億7,200万トン

ハイブリッド資本

9,900万ドル

所有船舶加入総トン数

1億3,800万トン

2012年2月以降の所有船舶加入総トン数増加率

26%

スタンダード&
プアーズの格付け

A

スタンダード&
プアーズ資本
モデルの格付け

AAA

2016/17

当クラブの2016年度上半期の業績は非常に好調に推移しました。

2016保険年度について、6か月経過時点で保守的に見積もった既報告クレーム総額は良好な傾向にあり、当クラブの保有限度内においてもプールにおいても、大型クレームはほとんどありませんでした。また過年度のクレームも好調に推移しております。

保険引受けの業績も、好調な投資利益に支えられました。当クラブの投資ポートフォリオは、世界市場が期待以上のパフォーマンスをみせたことから、上半期で3.7%という健全な利益率をもたらしました。

当クラブは上半期に、米ドルおよび英ポンドを中心とした主要通貨の大幅な変動に対してヘッジを行い、バランスのとれたポートフォリオを維持しました。当クラブのコストの大半が英ポンドで発生する一方で、収入の大部分は米ドルとなっています。そのため、当クラブは、この機会に英ポンド安によってセーブした資金を将来のために確保しました。

6か月経過時点の自由準備金とハイブリッド資本の総額は、前年比2,400万ドル増の5億7,100万ドルとなりました。

**当クラブの資本基盤は、準備金
に対する保守的なアプローチと
プールに対するクレジット・バラン
スに支えられています。**



アラン・オリビエ
理事長

粘り強く創造的なケース・マネジメント これは当クラブの人材への投資と長年 蓄積したノウハウの成果です。

クレーム

2015保険年度の成績は引き続き好調で、大型クレーム1件がなければ、史上最も好成績を記録した2011年に迫るものでした。2015保険年度は、疾病クレームと海難クレームの発生率が比較的低かったことが寄与しました。ひとつには海運市況によりますが、海難クレームはランダムに発生するものです。

2016保険年度の成績は今までのところ予想よりも好調です。しかしながら、過去2年間と比較して、2016年には少額クレームの件数は若干増えています。結論を下すには時期尚早ではありますが、少額クレームの平均コストが毎年約4%増加している状況から、当クラブは引き続き、将来的にクレームコストは上昇する可能性があると考えています。

資本

当クラブの総資本は、上半期末時点で若干増加し、5億7,100万ドルとなっています。理事会は、船主が直面している市場環境を踏まえて、当クラブの資本管理に、細心の注意を払っております。

今年初めに、当クラブの独自の必要性や事情に合わせた「内部モデル」が英国の健全性監督機構(PRA)に承認されました。これは、ソルベンシー資本要件を引き下げる効果を、当クラブにもたらします。このモデルの開発は、長期的安定をもたらす資本力を維持することと、当クラブが必要以上にメンバーの資金を保有しないよう徹底することのバランスをとる、という我々の決意が表れた一つの良い例といえます。

リスク管理

当クラブの安定にとって最大の懸念事項は、コスト総額が50万ドル超の高額クレームです。このような事故は、平均的な年であっても、比較的少ない件数でその年のクレーム総コストに多大な影響を与えます。当クラブは、このリスク管理のための最新の革新的な手法を積極的に取り入れています。例えば、リスク分析やロス・プリベンションの厳格なプロセス、効率的な再保険プログラムの開発などが挙げられます。当クラブは、業界の中でテクノロジーの活用において同業他社より先進的であると確信しています。

サービス

当クラブが一流のサービスを提供できるのは、質が高く経験が豊富な人材を擁しているからです。それは、当クラブ・メンバー自身が経験したクレームの結果から明らかでよいでしょう。2004年に起きたタンカーAthos I号の油濁事故の訴訟で、米国第3巡回区連邦控訴裁判所は7月に、メンバーに有利な判決を下しました。この訴訟やその他多くのケースで見られたような、粘り強くまた創造的なケース・マネジメントのクオリティーは、当クラブの人材への投資やこの業界で数十年にわたってリードしてきた中で蓄積されたノウハウの成果といえます。また、保険引受け部門も、効率的なプロセスとタイムリーな対応に裏打ちされて、リスクとプライス設定に対する理解度を重要視するマーケットの信頼と尊敬を受けています。

来年は、当クラブが今後どのようなサービスを提供していくべきかを把握することを目的とした、メンバー満足度調査を実施することが予定されています。

成長

6か月前に、質の高い船舶の加入が目覚ましく増加し、保険更改は好調であるご報告しました。UKクラブへの関心が2016年を通じて一段と高まり続けていることを喜ばしく思っています。どのP&Iクラブにとっても、経済的観点から「規模」は重要な要素であります。当クラブは、資本力があり安定的かつ質の高いP&I保険のプロバイダーとして抜群の定評を博すことができる恵まれたポジションにあります。既存メンバーは加入船舶を増やし、新規メンバーは当クラブに船舶を任せることに関心を寄せています。しかしながら、当クラブはかねてより「成長のための成長」を目指すことはせず、相互保険組合である当クラブの健全経営のための基本方針として、メンバーに対する質の高いサービスの提供と厳格な保険引受けに取り組み続けていくことを常に心掛けています。

ガバナンス

11月の年次総会で、メンバー投票により当クラブのガバナンス体制の変更が決議されました。この変更により、理事会は多様なメンバーのニーズを見失うことなしに、保険事業の管理に関して厳しさを増す規制に対応することが可能となります。メンバー委員会は、おおむね以前理事会のメンバーであった船主理事で構成されています。メンバー委員会は、海運業界の諸問題やメンバーに直接影響を及ぼす事項などクラブが判断すべき事柄を重点的に審議するために設立されました。こうした取り組みは、長期的に当クラブのコミュニティー内だけでなく、広く海運業界全体に影響を及ぼす発言力となると期待しています。

これとは別に、英国が国民投票で欧州連合（EU）を離脱する判断を下したため、当クラブはEU加盟国を基盤とするメンバーの保険を引き受ける上で、欧州内に拠点の設立が求められると考えています。理事会はこうした拠点の配置および規模に関するいくつかの選択肢を検討しており、ロンドンとバミューダにおける管理業務継続の実用的意義を考慮して判断する予定です。

今年度は、SmainGhomri氏、Costis Kertsikoff氏、Y.C. Ng氏、Paul Pathy氏、Kathryn Siggins氏、そして高橋秀幸氏が引退されました。理事に就任されて以来、当クラブに対し忠実に、また精力的に貢献していただいたことに感謝の意を表します。

今後の展望

ブリタニヤ・クラブとの経営統合の話し合いが合意に至らなかったことは、私共理事にとって非常に残念なことであります。しかし、この経営統合の取り組みの基盤にあった、資本効率、スケールメリット、付加価値の高いサービスへの投資などの基本的な考えに変わりはありません。メンバーの皆様には、この目標達成のための当クラブの継続的な取り組みに、安心していただけるはずで

当クラブは相互保険組合を健全に経営するための基本方針として、質の高いメンバーシップと厳格な保険引受けの維持に取り組み続けます。

100%

当クラブは直近7年間、保険を原価に近い水準で提供してきました。

保険引受け

当クラブの保険引受けが厳格であることは、直近7年間にわたるコンバインド・レシオが100%を維持したことが物語っています。しかし同時に、当クラブの所有船舶の加入トン数は、2012年の1億900万トンから、2016年11月には1億3,800万トン超に増加しています。

当クラブがメンバーシップの質にこだわらなければ、成長はより速まったことでしょう。しかし、成長のための成長を追求すれば、コンバインド・レシオとメンバーの資本がほぼ確実に犠牲になります。当クラブは2012年以降、6,700万トンに上る船舶に対して、犠牲を払ってでも、見積りをお断りしてきました。見積りを断る理由の一つではありませんが、共通するものとして、損害実績、ポートステート記録、信用力に対する懸念、船齢の高さ、身元不明の船主やテクニカル・マネージャーなどが挙げられます。

加入契約のすべてのセグメントを分析することにより、当クラブの質の基準が満たされていることが確認されました。理事会はさまざまなメンバー間の公正さに関する詳細な年次報告を受け、どのメンバーグループも長期的に他のグループにより犠牲にならないようモニターしています。分析した結果、海運市況により、中型ばら積み船のセグメントを中心に負荷があることが明らかになりました。これら船主は運航上の課題に直面しているためにクレーム件数が増え、保険料や加入条件の見直しに加えて、メンバーを支援するための当クラブ独自のロス・プリベンションに再び焦点を当てる必要がある場合もでてきています。他のすべての主要船種においては、保険引受けのバランスがとれています。

メンバーのプロフィールを見てみると、当クラブは世界のフリートと比較してエネルギー輸送関連の船種がマーケット・シェアを上回っています。環境関連のクレームが生じる可能性がある一方で、規制および運航上の質の基準は非常に高く、近年のクレーム状況は良好です。現在、当クラブに加入しているクリーン、原油、LPG、LNG船など、すべての外航船舶はタンカー検船レポート共用制度(SIRE)の検査システムに参加しており、当クラブの船舶検査部門により船舶の検査のレベルを引き下げることが認められています。

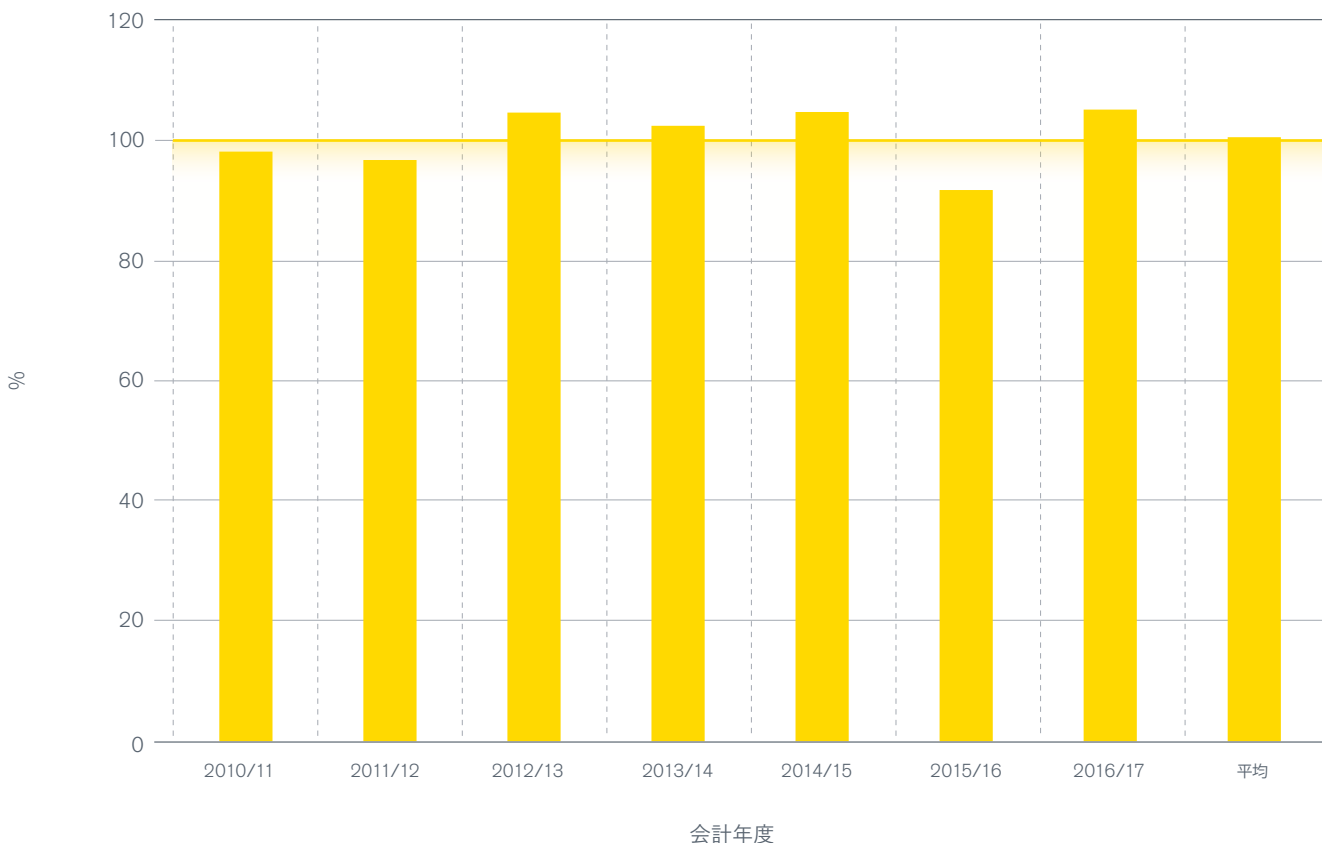
P&I保険料の水準を決定する際に、相互保険組合であるP&Iクラブが通常のクレームをカバーするために十分な保険料を徴収しなければならないことを、船主は受け入れています。しかし、平均的規模のクレームは、P&Iクレームのエクスポージャーの氷山の一角でしかありません。

UKクラブの貨物クレームの平均コストは約2万2,500ドルである一方で、疾病クレームの平均コストは2万9,000ドルを上回っています。しかしクラブは頻繁には起こらない大型クレームに備えて十分な保険料を必要としています。P&I保険は常にメンバーに対して、ランダムに発生する大型クレームに対応する手段を提供していません。過去に当クラブの自己保有額(リテンション)が低水準であった際に、大型クレームはプールされ、当クラブはプールのコストをメンバーの保険料内で配分していました。

250万ドルを超えるクレームを公平にシェアするためのアベートメント・レイヤーは、相互保険の基本理念に基いたものです。そのため、突発的に発生し保険成績に「壊滅的な」影響を与えるこのような高額クレームのリスクについて、保険料の一部を割り当てています。

保険更改を迎えるにあたり、アンダーライター部門は、メンバーが翌年に当クラブにもたらずリスクが保険料に反映されているかどうかを評価します。個別の損害実績は、免責額の水準、傾向やクレーム金額の上昇率と同様に重要な役割を果たしています。例えば、現在、当クラブの貨物クレームのコストは毎年4%増加しており、疾病クレーム・コストは同8%増加しているため、特にメンバーの免責額の水準が低い場合には、この種の損害がメンバーに影響を及ぼします。当クラブの保険引受け全般はおおむねバランスがとれていることを踏まえ、2017保険年度の更改では、引き続き多くのメンバーが直面している海運市場の厳しさを認識しつつ、メンバーの個別の保険成績を注視してまいります。

コンバインド・レシオの推移 (2010-2016会計年度)

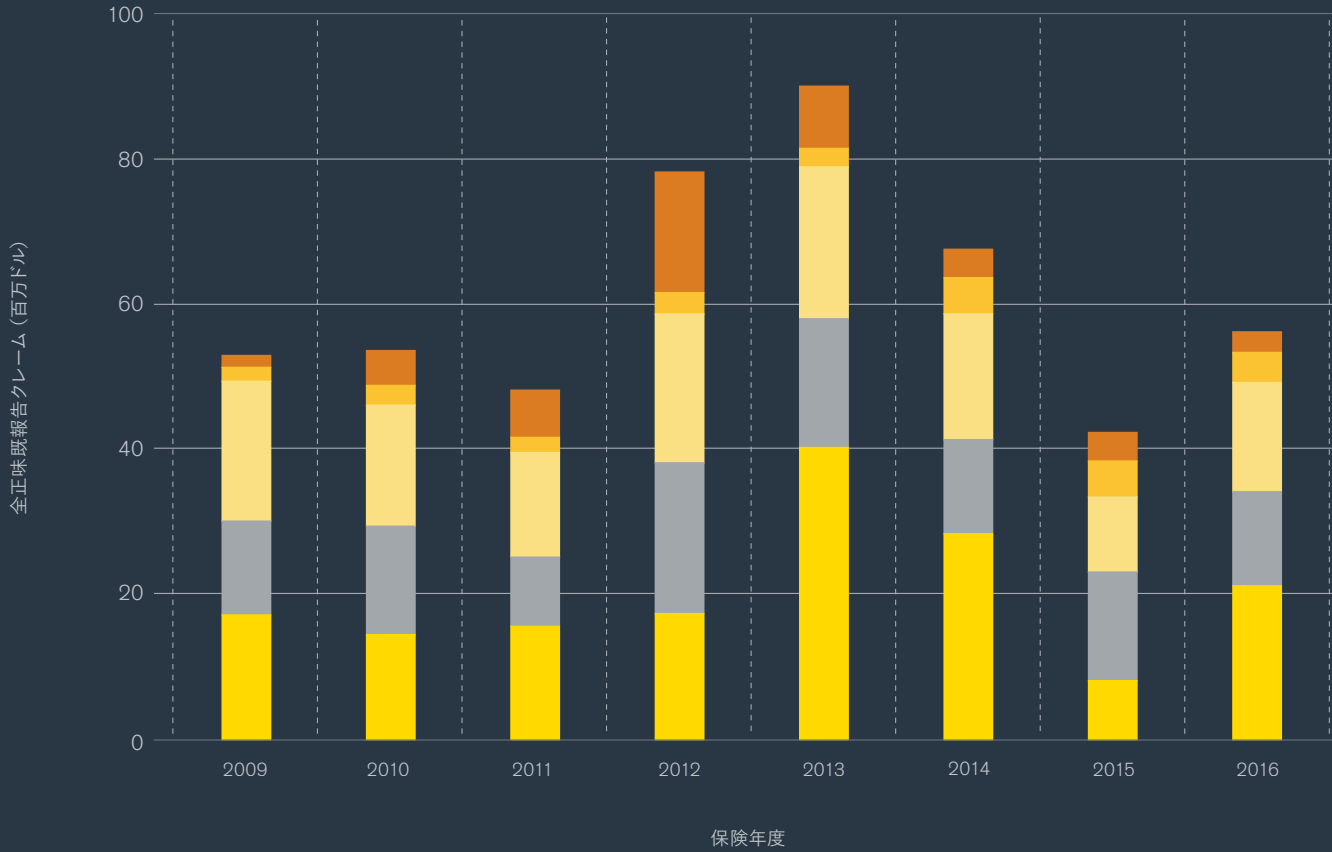


クレーム

正味既報告クレーム

(クレームカテゴリ別に見た2009~2016保険年度に関する
6ヶ月経過時点での全正味既報告クレーム)

- 海難
- 貨物
- 人身傷害
- 用船者
- プール



人身関連クレームは、少額クレーム全体の半分を占めており、2006年まで増加し、その後は大幅に減少しています。

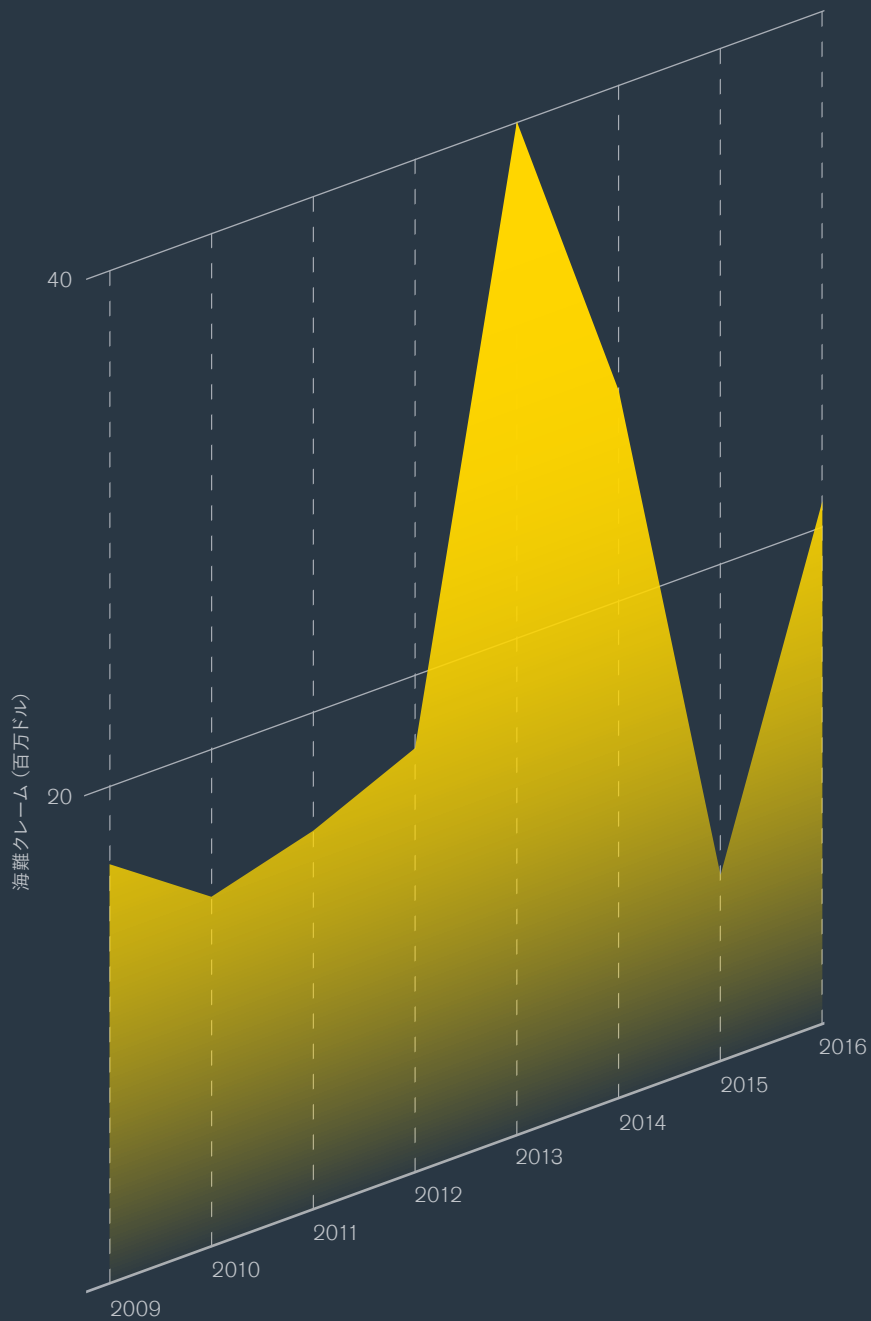
2016保険年度の正味既報告クレームの総コストは、6ヶ月経過時点で良好に推移しています。これは大型海難クレームがなく非常に好調であった2015保険年度に次ぐものです。

大型クレームは海難事故により生じる傾向にあり、そのコストは他のカテゴリより大きく変動します。他のクレーム・カテゴリは海難クレームより安定しています。

6ヶ月経過時点における各保険年度のコストをクレームの規模別に分析すると、少額クレームのコストは安定傾向にあります。各保険年度のコスト総額の変動は、大型クレームの件数と被害状況および当クラブのプーリングの割合により生じます。

海難クレーム

海難クレームのコスト
総額は他のクレーム・
カテゴリーに比べ変
動が激しい

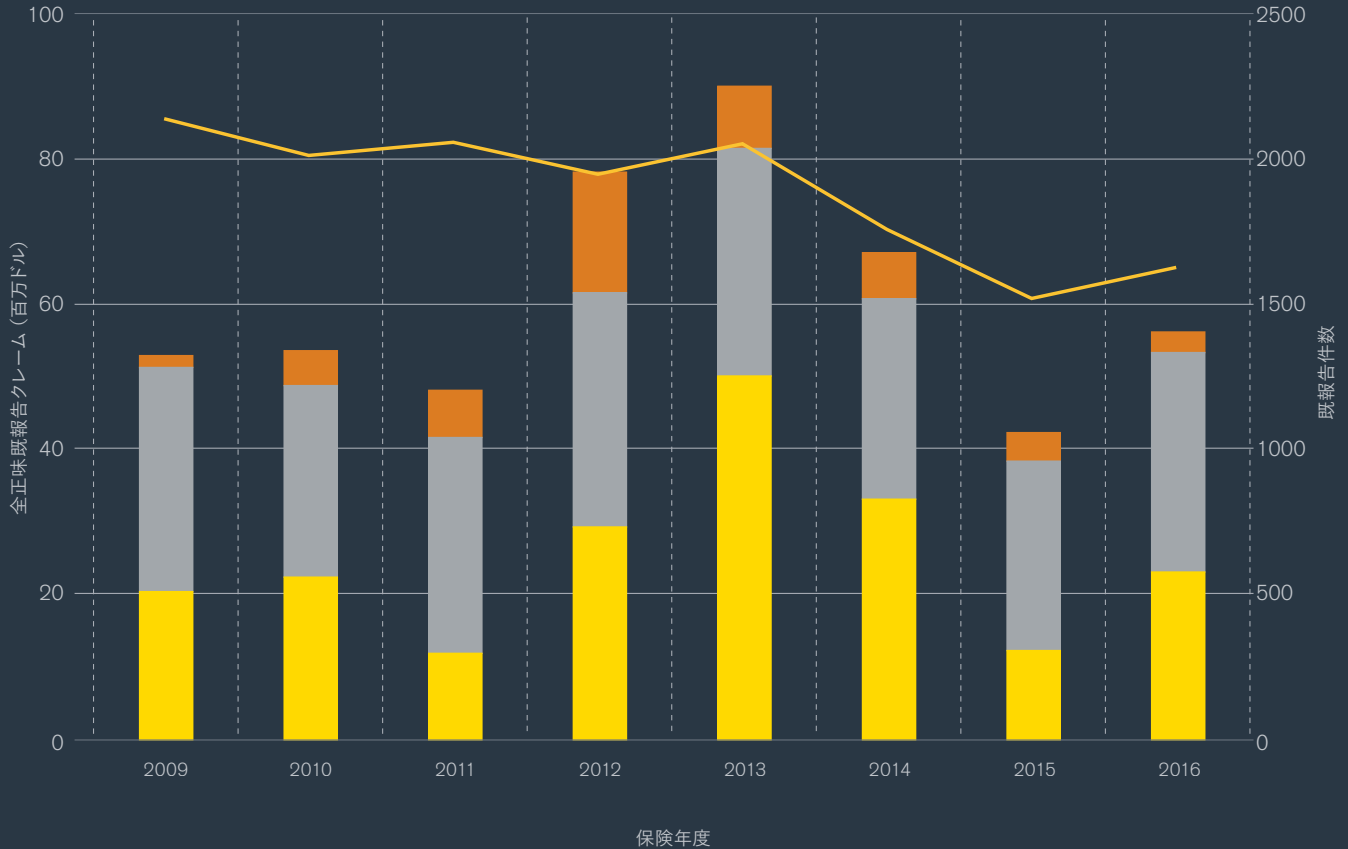


クレーム

クレームの内訳

(クレーム・サイズ別で見た2009~2016保険年度に関する
6ヶ月経過時点での全正味既報告クレーム)

- 大型
- 少額
- プール
- 既報告件数



2016保険年度は上半期終了時点では、本年度の結果を予測するためのデータは限られています。したがって、予測は慎重なものとなります。しかし、今までのところ既報告クレームのコスト総額は、良好な経過をみせており、当クラブにとって好成績であった2009保険年度および2010保険年度並みの水準となっています。

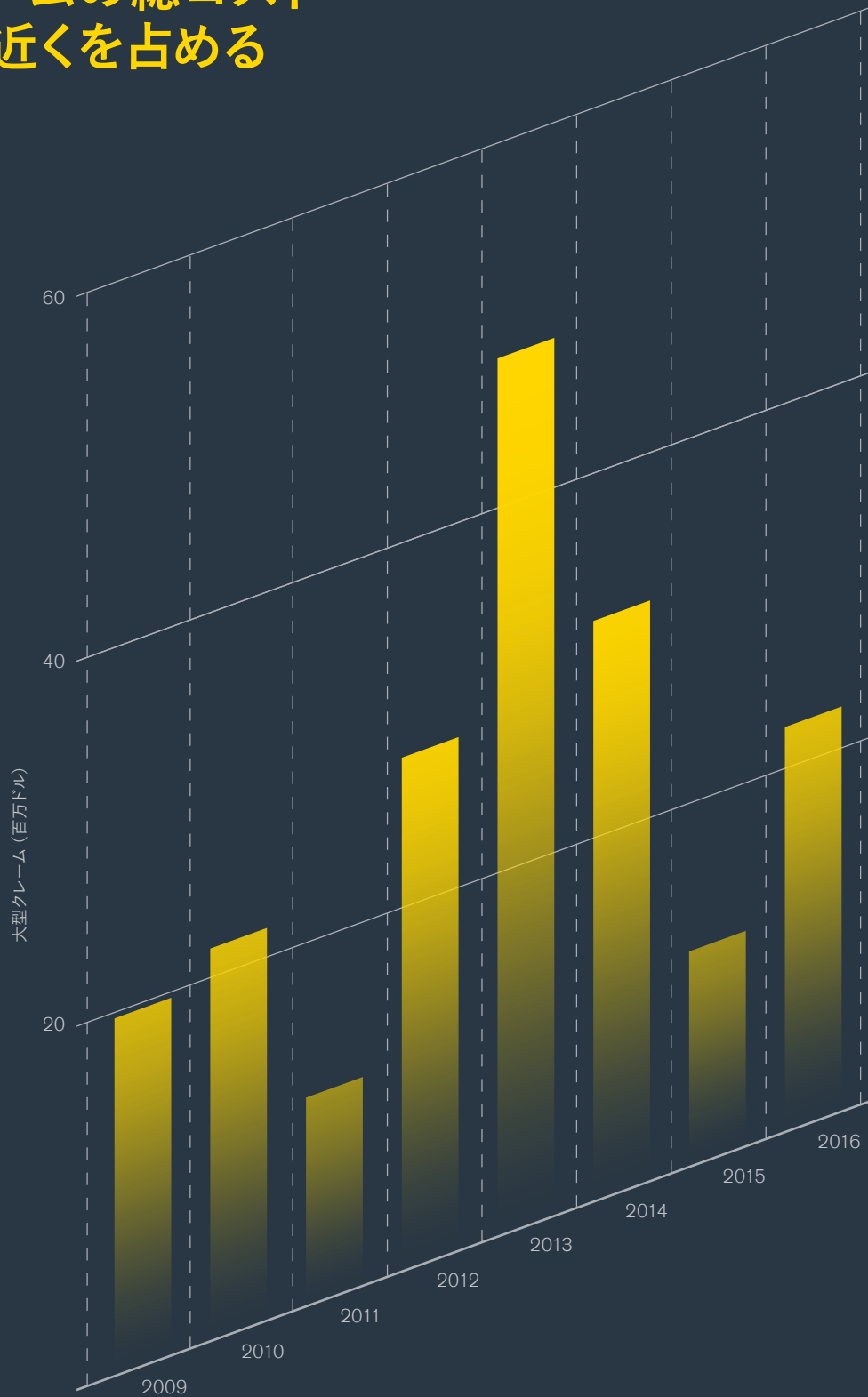
当クラブに報告されるクレームの大部分は、50万ドル未満のコストとなっています。これらのクレームの件数は毎月300件弱もあることから、総コストは個々のクレームの影響を受けにくく、クレームの件数と平均コストが変わらない限り、保険年度によるばらつきがあまりないことがわかります。

近年、当クラブのクレーム件数は、所有船加入総トン数が増加しているにもかかわらず、減り続けています。これには様々な要因が考えられますが、当クラブで管理可能な要因であるリスクの選定、個別の免責額などに加え、当クラブでは管理できないグローバル経済におけるマクロ経済環境の影響といった双方の要因が影響していると思われる。

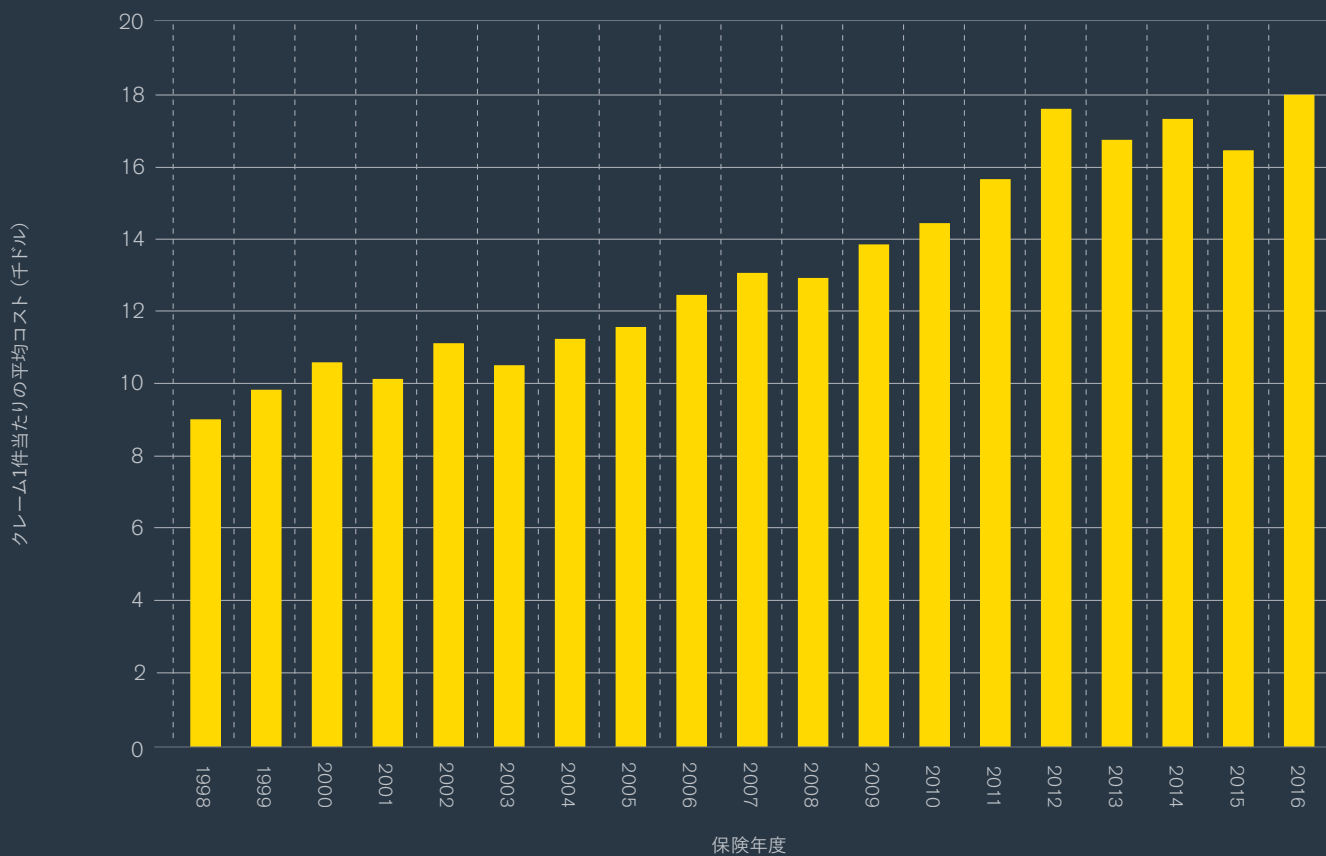
クレーム件数は減少傾向にあるものの、2016保険年度上半期のクレーム発生件数は、非常に良い年であった2015保険年度上半期よりも若干増えています。この増加は目立ったものではなく、クレーム環境全般は引き続き良好といえます。

大型クレーム

大型クレームの発生件数は月平均4件程度だがクレームの総コストの半分近くを占める



少額クレーム (50万ドル未満) の平均コストの推移
(保険年度別)



継続するクレーム件数の急増は大幅な追加コストの上昇を招く

すべてのクレームの категорияで平均コストが増加していますが、乗組員の傷害や疾病など人身クレームのコストはより速いペースで増加しています。

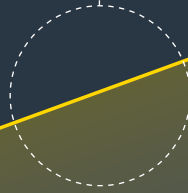
以前の理事会報告で述べたとおり大型クレーム (総額50万ドル超) の件数と規模は依然として、保険年度の総コストに大きな影響を及ぼしています。そのようなクレームは件数が少ないものの、平均的年度におけるそのコストは、保険年度の総クレーム・コストの半分近くに達します。

比較的小数の高額クレームは、クレームの総コストに変動をあたえます。こうした変動からクラブ自身を守りつつ、保険規制が求める自己資本維持の必要性からメンバーの負担を減らすために、当クラブは再保険を継続的に手配しています。

2016保険年度上半期の大型クレームのコストは、例外的に良好であった2015保険年度と比較するとかなり高いものの、おおむね良好となっています。

4-5%

ほとんどのクレームのカ
テゴリーで、4%~5%コ
ストが増加



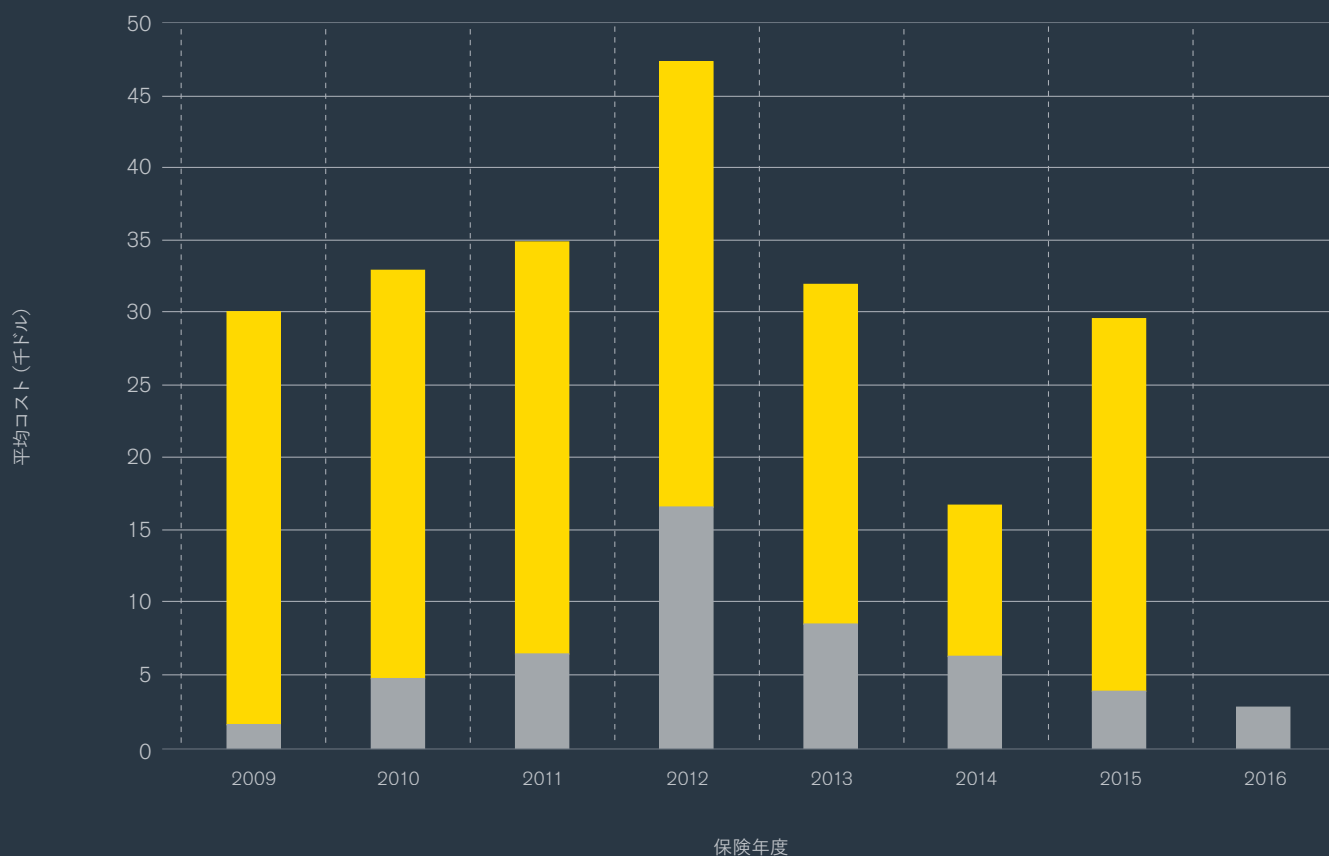
2016保険年度上半期
のプール・コストの総
額は比較的低水準

1億4,000万ドル

当クラブのプール実績上のサープラスは過去最高水準

6ヶ月および18ヶ月経過時点におけるプール・クレームへのクラブ負担金 (保険年度別)

■ 18ヶ月時点
■ 6ヶ月時点



当クラブはP&I業界で大型クレームに関して優れた実績があり、2013年度以降、プール・クレームを一切報告していません。したがって、他のクラブが報告するクレームに対する負担金により、当クラブは1億4,000万ドルを上回る大幅な負担金過剰の状態となっており、過去最高を記録しています。このプール実績上のサープラスは、当クラブの資本の一部を形成するものではありませんが、当クラブのプールに対する将来の負担金を減らす役割を果たします。

近年、当クラブの負担率は優れた実績により低下しているため、プールクレームから生じるコスト増やボラティリティの上昇から当クラブを守っています。当クラブのプール実績にサープラスが生じた結果、負担率は市場シェアを4%ほど下回っています。

翌年度の必要保険料を検討するにあたり、当クラブのリスク・プロファイルを踏まえて、平均年の予想クレーム・コストに見合った十分な保険料の徴収に努めています。発生する可能性の高いクレームの将来コストを賄うために、当クラブは内部モデルの構築に投資し、引受けリスクとクレーム発生確率の関連性を理解することに取り組んでいます。

当クラブの保険引受け実績をブレイクオープンに維持するためには、保険料率をクレーム・インフレーションによるコストの増加に対応させなければなりません。

ガバナンス

当クラブのガバナンスは、長年にわたり幅広いメンバーからの代表に支えられ、最大35名の理事の内、33名の加入船主の代表者によって占められていました。

しかし監督当局の規制環境は、保険に関する高い技術的知識を有し、規制事項に関してより多くの時間を費やすことができる少人数の理事による理事会が望まれるように変化してきました。この傾向は、特に相互保険の仕組みには適していません。

このため、当クラブは規制上の期待にベストな形で応えつつ、さまざまなメンバーの幹部代表者がガバナンスに参加するという利点を維持できるよう検討してきました。

現職の理事は、海運関連の諸問題や責任について相互利益となる事柄に関しては、メンバー船主の意見を代表する場としてメンバー委員会を新設し、規制関連の事柄に関しては小規模となった理事会に委ねることが正しいアプローチであるということで合意しました。新たな体制は11月19日の年次総会よりスタートしましたが、メンバー委員会の発足を、理事の全責務にそれほどの時間は費やせなくとも、海運関連の意見や専門知識をもって貢献することに強い意欲を示す船主の関心をすでに集めています。

業界の諸問題

当クラブ管理者は一年を通して、海事責任に関連する業界の諸問題について、ホームページ上でメンバーの皆様へ情報を提供し、理事会に定期的に報告をしてきました。その多くは、国際グループ (IG) の小委員会と共同作業を行うことが必要な課題でした。

また当クラブ管理者は国際グループのさまざまな活動に貢献しており、国際グループの現会長や、影響力の大きいIG小委員会の委員長を務めるほか、その他数多くの小委員会に委員としても出席しています。UKクラブは引続き相互保険システムの強い支持者として、船主がIGを通して継続的に国際海事機関 (IMO) に発言力を持ちつつ、国際海事法の発展に影響を与え続けられることに、大きな価値があると考えています。

バラスト水管理条約

バラスト水管理条約は、2004年に国際海事機関 (IMO) に採択され、世界船舶総トン数の35%以上を代表する30か国以上が批准した時点から12か月後となる2017年9月8日に発効します。

当クラブは、IG作業委員会に参加し、バラスト水管理規則の要件を検証し、罰金や環境破壊クレームで予想される責任額を考慮しながら、クラブ・カバーに対する新たなバラスト水管理規制の影響を分析しています。

UKクラブは当初から、技術的複雑さが船主にとってコンプライアンスの課題であり、したがって当クラブがこの新たなリスクをカバーすることは、適切でありメンバーの相互利益となると認識しています。すべてのIGクラブが同様の意見を持ち、船主のために相互保険システムの価値を継続的に強化することを希望しています。

海上労働条約 (MLC)

昨年の報告では、理事会はMLCの改定で導入される、最高4ヶ月までの未払い賃金についての金銭的保証を、クラブが提供することを決定したと報告しました。この改定は2017年1月に発効します。

IGのMLC作業委員会は2016年に、保険カバーの提供、賃金に対する金銭的保証の提供、船員放置時の送還責任、全体のエクスポージャーに対する再保険などに関する多くの技術的な諸問題を検討しました。

MLC金銭的保証証明書で提供する条件を表記するために、各クラブ共通の文言のフォームが作成され、IGが設置したコレスポネンス・グループを通じて各締約国と証明書自体の詳細について集中的に協議が行われました。

P&Iクラブ発行のブルーカードを証拠として旗国が金銭的保証を確認する証明書を発行する他の国際海事条約と異なり、MLCの金銭的保証証明書は当クラブ自身が発行します。

詳細は、包括的なFAQ (よくある質問) およびメンバー向けに2016年10月7日に発行されたクラブ回覧 (16/16) をご覧ください。

経済制裁

2016年、経済制裁はメンバーの関心を集めました。というのも、2016年1月16日にイランが包括的共同行動計画(JCPOA)の義務に従って核開発プログラムを修正し、同プログラムが平和利用目的に(少なくとも当分の間)制限されることを保証するための措置を講じたことを発表した後、これを機会に用船者がイランでの取引機会を求め始めたからです。

しかし、イランに関するリスクについて改めて保険を付保できる状況になったものの、米国の一次制裁は引き続きIGの再保険プログラムに参加している在米保険会社に影響を及ぼし続けているため、再保険の回収不足のリスクが生じ、場合によっては船主の責任になることも考えられました。これは同時に、イラン船主やイランと貿易をする船主だけに限らず、衝突、積替、その他の偶発事故などによりイランと何らかの関連を持つクレームが発生すれば、あらゆる船主に影響する可能性があるということが判明しました。

暫定的な解決として、10億ドルまでのクレームにおける不足額をカバーするため、米国外でバックアップ再保険を締結しました。再保険のいずれの不足額もカバーされ、将来の不足額に対して補足のプリーングの使用が用意されています。しかし、より長期的な目標は、米国当局から適切な合意を取りつけることにより、海上貿易に不可欠なグローバルP&I保険が、イランとの偶発的に関連するクレームで害されるリスクなく機能することです。

制裁は、依然として政府が経済的圧力により影響力を行使する手段であり、2016年はロシア、シリア、南スーダン、北朝鮮は、引き続き制裁の対象となっています。

小型タンカー油濁損害賠償補償協定(STOPIA)およびタンカー油濁損害賠償補償協定(TOPIA)の見直し
持続性油を輸送するタンカーを所有するメンバーは、2006年に施行された小型タンカー油濁損害賠償補償協定(STOPIA)およびタンカー油濁損害賠償補償協定(TOPIA)と呼ばれる協定があることはご承知のとおりです。

STOPIAは、1992年国際油濁補償基金(IOPC Fund)の締約国で油濁事故が起きた場合に、1992年CLC条約の船主責任限度額を超える部分についてIOPC Fundが支払う補償額のうち、2,000万SDRまでの部分を船主がIOPC Fundに補償する自主協定です。TOPIAは、追加基金議定書の議定国での油濁被害に対し、追加基金議定書の下で、支払われる補償額の50%を追加基金に補償する自主協定です。

これらの協定は、国際条約の枠組みにおいて油濁クレームの全体的なコストが船主側と油荷受人の間で公平に分担することを確実にし、追加基金議定書の批准を推進することを目的としています。

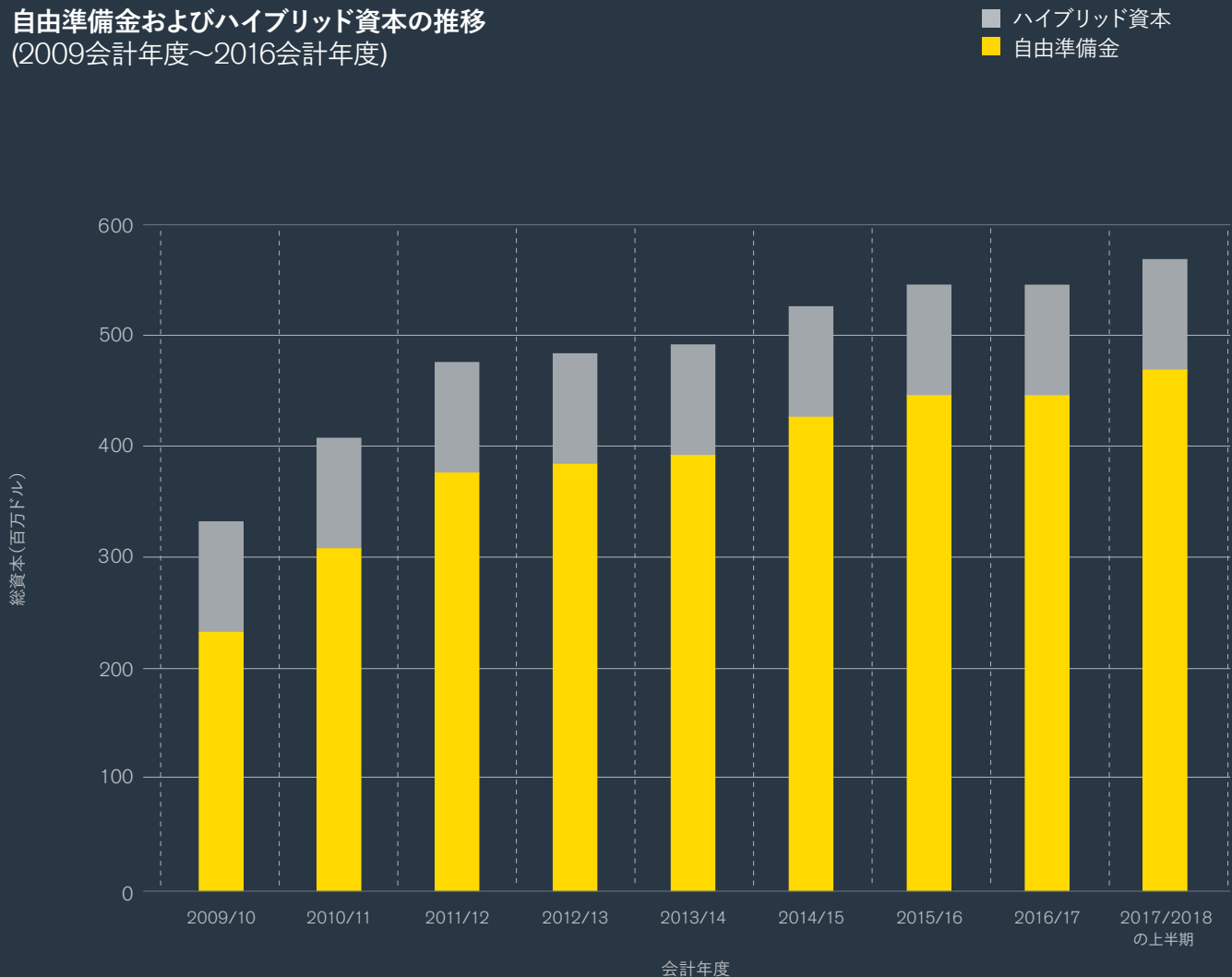
バランスが維持されているのか、または協定の修正措置が必要かどうかを評価することを目的として、最初の10年が経過した時点で協定を検証するとの条項が定められていました。データの検証は、IOPC Fund、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)や国際海運会議所(ICS)などの業界団体と連携して行われ、2006年から2016年の期間に、油荷受人よりも船主の方が負担額が多いことが判明しました。しかし当初の状況やIOPC Fundから今後の支払い予測を考慮すると、おおむねバランスがとれています。したがって、今回の検証の結果、いずれの協定についても修正が行われないことが決定されました。

当クラブの資本管理理念は、メンバーの資金を必要以上に保有することなく、財務力維持のために十分な資本を保有することです。

この理念に従い、当クラブは以下を行います。

- (a) リスク選好を設定し、メンバーの利益のために保有するすべての資本を活用します。
- (b) 再保険、資本モデリングなどのリスク管理技法を活用し、保有が求められる自己資本を最低限に抑えます。
- (c) 可能な限り、メンバーに資本を還元します。

自由準備金およびハイブリッド資本の推移
(2009会計年度～2016会計年度)



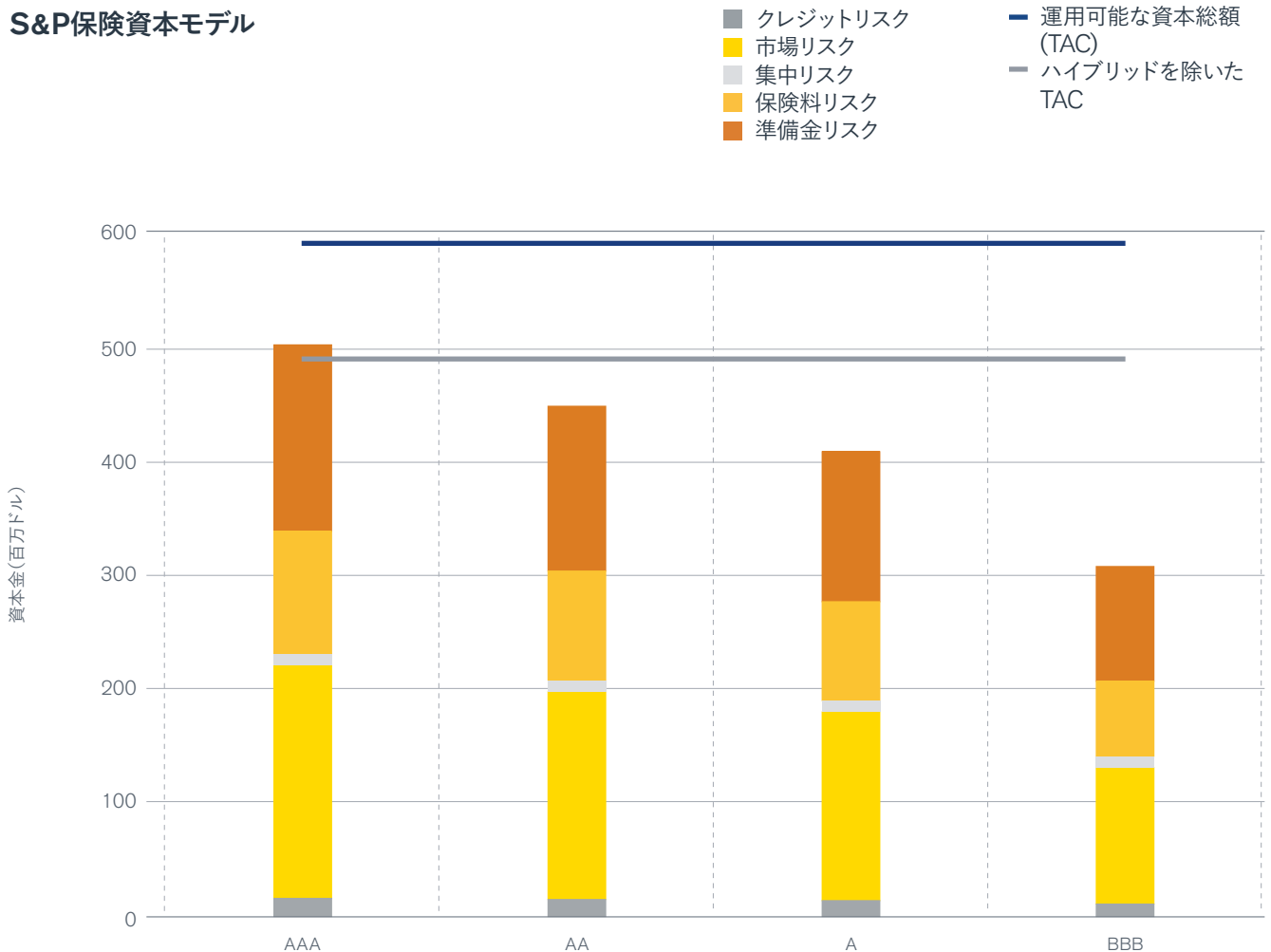
リスク選好

当クラブは、格付け機関および規制当局に関するそれぞれの資本目標を設定しています。当クラブの目標は、様々な諸要件を満たすのに十分な資本に加えて、適切なバッファを保有することです。このバッファとは、当クラブが予期せぬ事態に対応しながら、それでも諸要件を満たすのに十分な資本を保有し続けられるよう設定されています。

下のグラフは、S&P資本モデルと比較した当クラブの資本基盤を示しています。

当クラブは来年、新たなソルベンシーII資本規制に沿った情報公開を開始する予定です。理論的には、この情報公開により、メンバーおよびブローカーはIG各クラブの資本水準を、それぞれのクラブが引受けているリスクと比較して評価できるようになります。IGにおいて各クラブの構造が異なるため、クラブ間の比較は困難ですが、この情報公開により、各クラブの資本の余剰または超過リスク、および資本を管理する際にクラブが利用可能な手段についての考察が示されるはずですが、

S&P保険資本モデル



当クラブの資本力は、近年2回の保険料減額を可能とし、メンバーに実際の恩恵と、将来に対する自信をもたらしました。

リスク管理

当クラブは、リスク管理技法を通じて、資本を可能な限り効率的に使用することを目指しています。予期せぬ事態や連続する事象のリスクを効率的に管理することで、当クラブは保有するメンバーからの資金を抑えつつ、安定性と結果の予測可能性を高めることができます。

当クラブは、直面する特定のリスクを検討するため、内部モデルを構築しました。このモデルは、英国規制当局の承認を得ており、当クラブの保険商品の資本要件の計算に使用することができます。このモデルはUKクラブのリスクに対して特別に調整されているため、標準的な基準が適用された場合と比べ、必要自己資本は低いものとなります。

内部モデルの主な利点として、理事会が直面するリスクをよりよく理解できる点、および資本の抑制や正味支出予測の観点から、再保険購入の有効性と効率性を評価できる点が挙げられます。

こうした分析に支えられ、クレーム件数の増加や巨大クレームの発生によりクレームが高騰する年に資本損失となるリスクを抑えるため、当クラブは包括的再保険プログラムを手配しています。こうしたリスクを抑えることにより、当クラブの自己資本をより低く保つことが可能となります。

当クラブは、選ばれた市場で成長し規模を拡大することを目指しています。しかしながら、当クラブの強固な資本基盤またはコンバインド・レシオ目標が損なわれないように、厳格な保険引受け基準を通じて、成長を管理しています。

規模の拡大にはリスクを分散させる利点があり、したがって、クレームによるボラティリティを抑えることができます。ボラティリティを抑えることで、資本効率は高まり、より正確な予測が可能となり、したがって財務の安定性が改善されます。また、規模の拡大はクラブのトン数当たりの運営コストを下げるすることができます。

メンバーへの資金の還元

2016年8月20日時点で、当クラブの自由準備金は4億7,200万ドルまで上昇し、9,900万ドルのハイブリッド資本を含めると自由準備金およびハイブリッド資本の合計は5億7,100万ドルとなりました。そのため、自由準備金及び資本の総額はクラブの正味収入保険料の188%であり、これはP&I業界では最高レベルに入ります。

当クラブは、予定保険料を減額することで過去4年間に2回、メンバーに資金を還元することができました。このことは当クラブは強固な資本基盤を維持しつつ、可能であればメンバーに資金を還元する意欲があることを示しています。状況が許すのであれば、特に保険引受けまたは投資利益が好調な場合には、当クラブは今後も、さらなる還元を実施するつもりです。

AAA

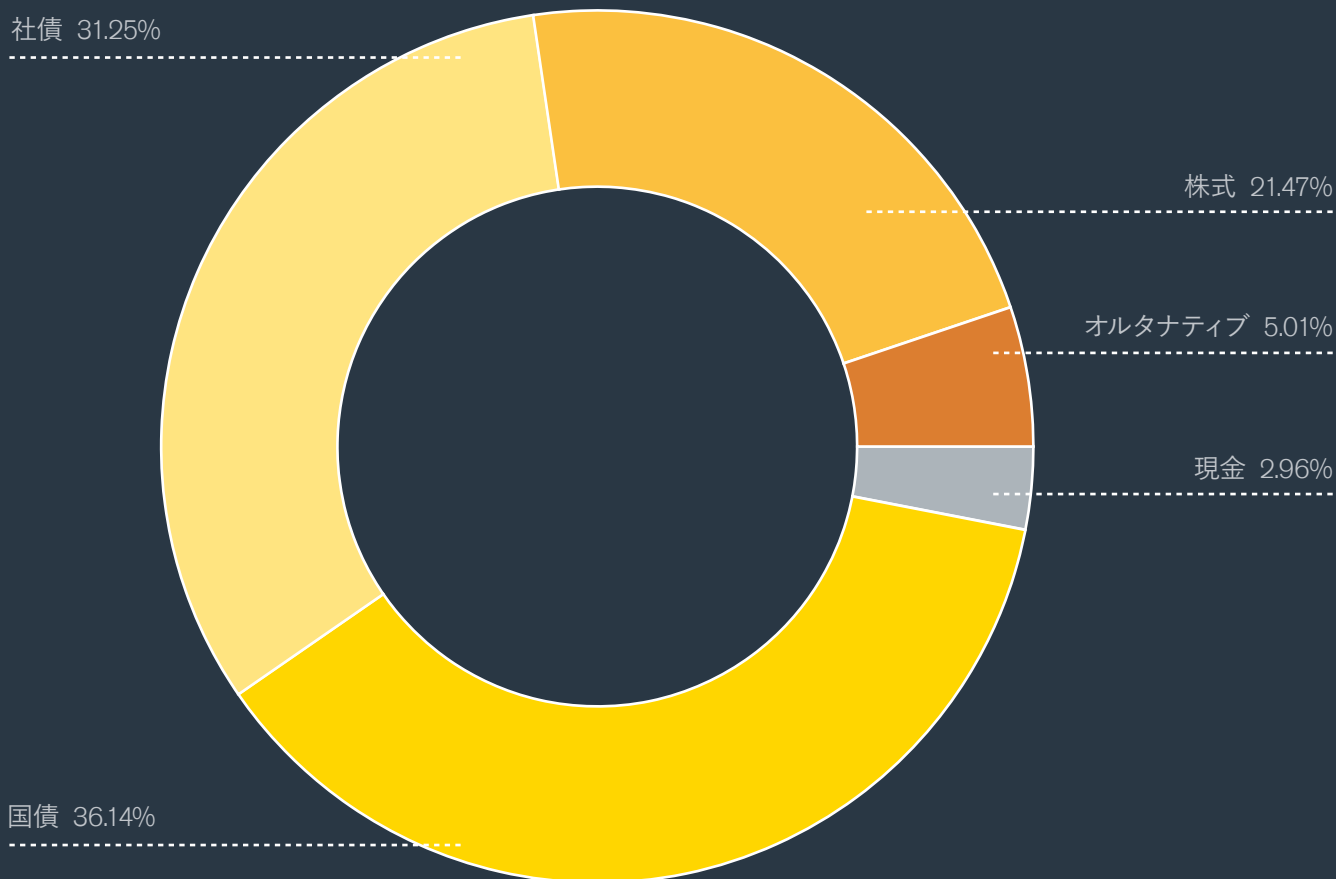
スタンダード &
プアーズ資本モ
デルの格付け

自由準備金とハイブリッド資本の合計

5億7,100万トン

私たちの目標は、当クラブの資本を極端な市場リスクから守りながら、優れた投資利益を得ることです。

資産配分
(2016年8月19日現在)



経済環境および投資利益

2016/17会計年度上半期は、株式、債券、およびオルタナティブ投資のパフォーマンスが好調であったため、すべての資産の投資利益がポジティブとなりました。

経済的背景は、緩やかな成長、低インフレ、および地政学的不確実性の高まりに特徴づけられました。市場は引き続き中央銀行の政策に左右され続け、資産価格は協調的な金融政策により下支えされました。各国の金融政策のばらつきは為替市場のボラティリティを高めました。特に、英国が国民投票でEU離脱を選択したため、英ポンドが大幅に下落しました。

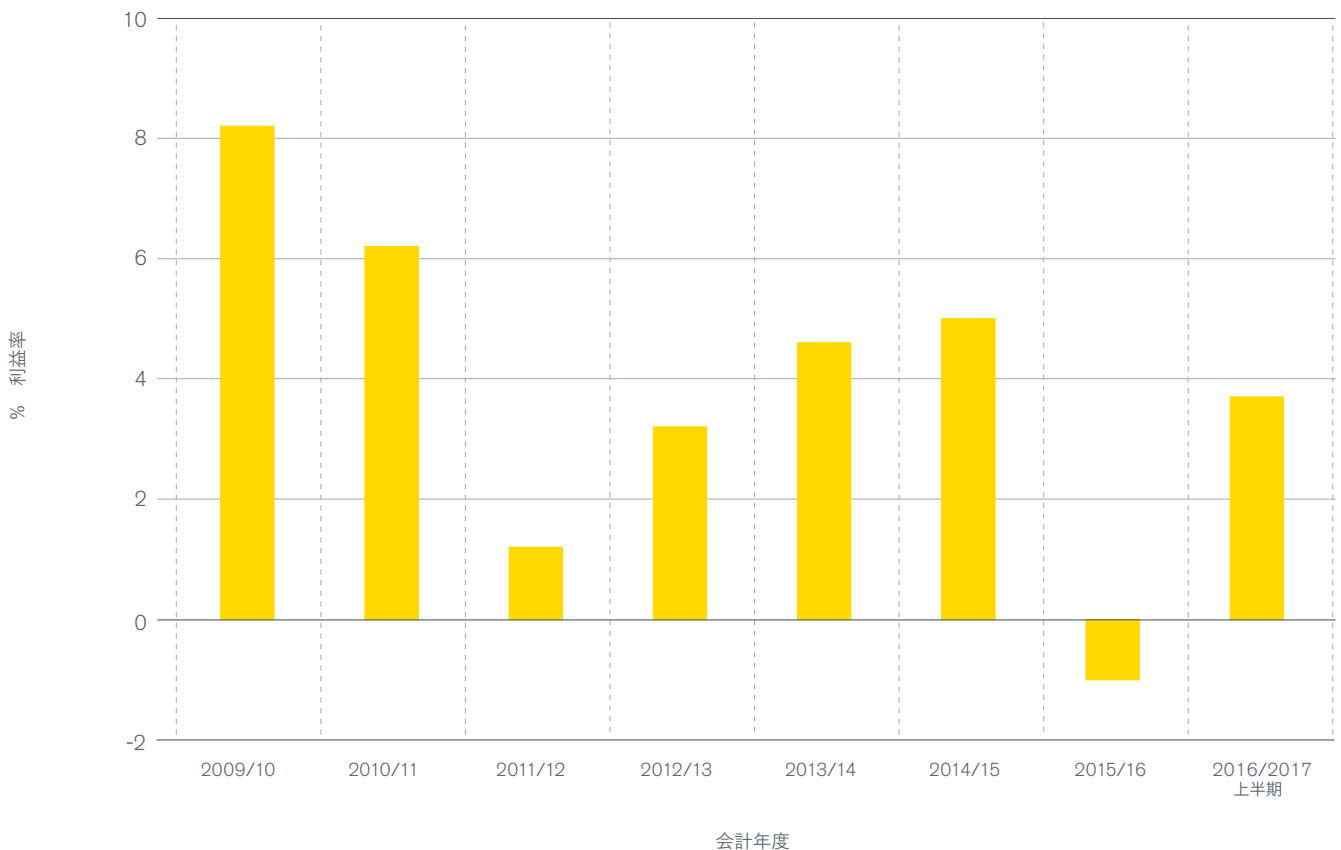
資産配分

株式とオルタナティブ投資が、特に好調であったため、投資ポートフォリオの上半期の利益率は3.7%となりました。

債券ポートフォリオでは、社債がパフォーマンスの足を引っ張りましたが、好調だった長期国債がこれを一部埋め合わせました。ここ数か月、株式ポートフォリオでは主に、米国株をオーバーウェイトとし、欧州株と日本株をアンダーウェイトとしています。オルタナティブ投資では、インフラ資産のポジションが利益の主な牽引役となりました。

投資利益率

(UK P&I連結ポートフォリオ)



UKP&Iの管理は、国際的保険事業、 専門サービスおよび投資ビジネス の専門家集団であるTHOMAS MILLERが担っています。

Thomas Millerは、優れた保険、専門、投資サービスにおけるエクセレンスとは何かという点において業界をリードしています。

Thomas Miller Groupは、保険、専門、投資サービスを提供する独立した国際的プロバイダーです。グループが所有または管理する事業は、その事業マーケットにおいてリーダーとして認められています。

Thomas Millerは、国際輸送保険、賠償責任保険の分野で、相互保険クラブに事務管理サービスを提供することからスタートしています。現在では、最高クラスの相互保険のほとんどを管理しています。

主な業務は以下の通りです。

- 国際輸送や専門職向け賠償責任の相互保険クラブに対する事務管理サービス
- 機関投資家および個人投資家に対する投資管理サービス
- 法的サービス、キャプティブ、クレーム管理などの専門サービス
- MGA（保険会社機能を有する総括代理店）

100%

Bar Mutualは、イングランドとウェールズすべての個人営業の法廷弁護士に専門職向けの賠償責任保険を提供しています。

概略

**THOMAS MILLERが管理する
運輸ビジネスの年間保険料収
入は7億ドルを上回っています。**

2300

ITICのメンバー数は2,300を上回り、
100を超える国に広がっています。

95%

PAMIAは、英国とアイルランドの特
許と商標を専門とする個人営業の弁
護士の95%超に専門職業賠償責任
保険を提供しています。

39000

UKディフェンス・クラブは世界最
大のディフェンス・クラブ（P&Iや
船舶保険などでカバーされない
弁護士費用や訴訟関連費用をカ
バー）であり、3,900を超える船
舶に保険を提供しています。

70%

HELLENIC WAR RISKSは、ギリシ
ヤ籍船舶の70%超に保険を提供して
います。

THOMAS MILLERの運用資産額は

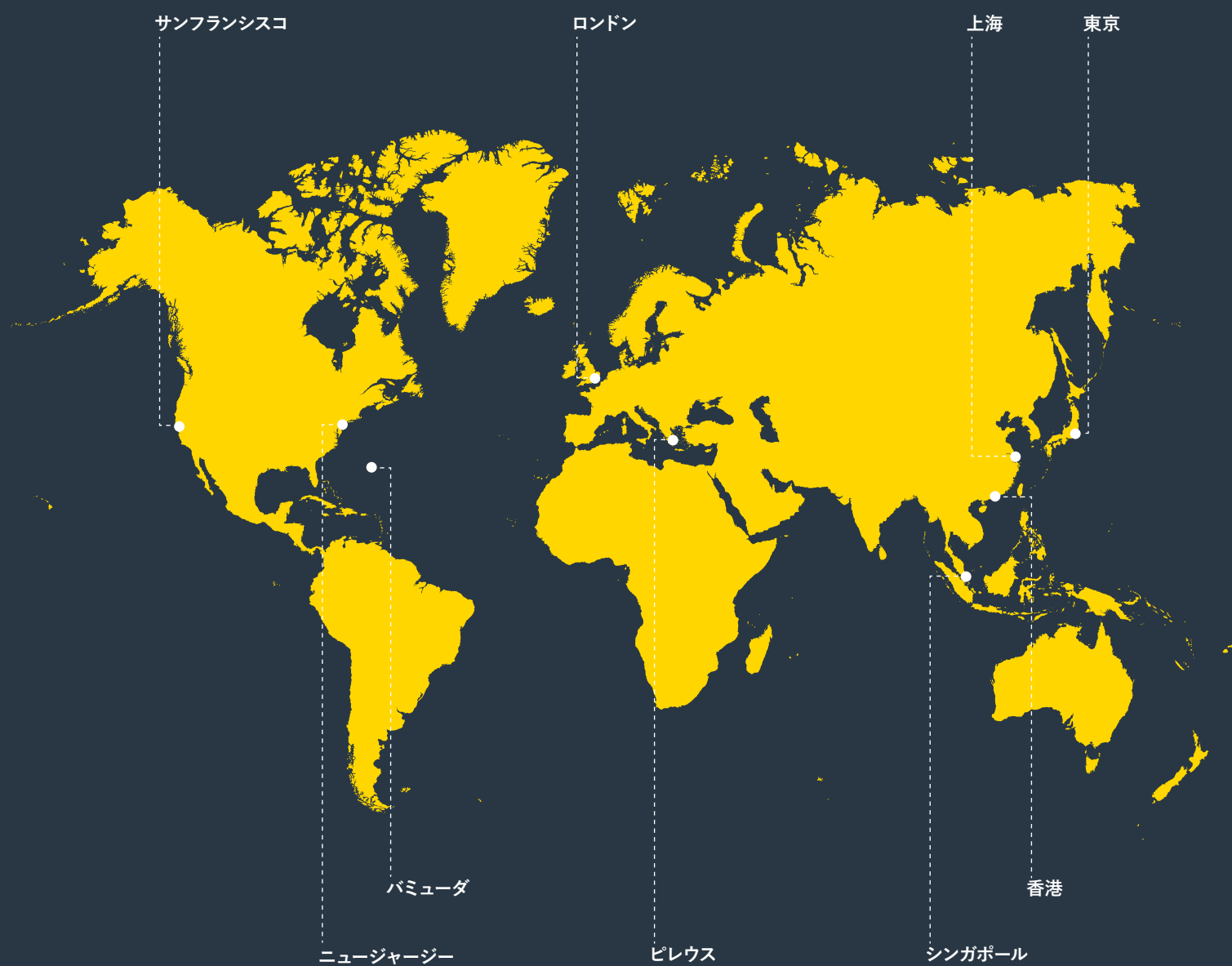
40億ドル

となっています。

80%

TTクラブは世界のコンテナ船の80%、
港湾の30%に保険を提供しています。

メンバーはつねに、
現地のヘルプと専門的
アドバイスを
得ることができます。



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

UK P&I CLUB 