



2023 年度決算概要

For the year ended 20 February 2024

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



3

主要財務データ

5

理事長ご挨拶

11

経営戦略報告書

Our Key Financials

For the year ended 20 February 2024

\$538M

総収入保険料

106.6%

コンバインド・レシオ

7.5%

投資リターン

\$483M

自由準備金

222%

ソルベンシーⅡ
自己資本比率

A-/stable

S&P財務格付け



Our Members

For the year ended 20 February 2024

156M

船主加入トン数
(2024年4月に
IG報告したトン数)

110M+

用船者加入トン数

6,049

総隻数

4,419

1500トン数以上の
隻数

10%

アメリカ

46%

ヨーロッパ、
中東&アフリカ

44%

アジア太平洋

船種別

34%

ばら積み船



27%

タンカー



16%

コンテナ船



12%

ガス運搬船



6%

客船



5%

その他



理事長ご挨拶

UK P&I クラブ 2023 年度決算報告書をご覧いただきありがとうございます。2023 年 11 月に私が理事長に就任して以来、初めてここで皆さまへご挨拶できることを誇りに思っており、皆さまと共に歩む将来に大きく期待しています。私の前任であるニコラス・イングレシス前理事長はその在任中の 5 年間に、世界経済・金融が前例のないほど激動する中、高い目標を掲げて当クラブを率いてまいりました。この実績を礎に、当クラブは今後も更に成長できると確信しています。

ここ数年、海運業界は再びその強靭さを示しました。世界的なパンデミックや地域的混乱が続く中、私たちは見事に乗り切りました。私たちのビジネス、特に乗組員にかかるストレスは相当なものでした。しかし、私たちは P&I 業界の一員としてこの難局を乗り切るだけでなく、さらに強くなるように対応しました。

同様に、当クラブはメンバーのためにも、将来に向け安定した保険サービスを提供し続けるためにも、世界的な混乱を乗り越える必要性がありました。強化されつつある世界的な制裁措置に対応し、複雑な制裁要件を満たすことは、依然として重要な課題です。当クラブは厳格な手続きを確立し、すべてのビジネスにおいて制裁規制要件を遵守しつつ、メンバーを支援できるように尽力します。

この報告書で確認できるように、当クラブは、メンバーが増加する世界人口に安全で効率的かつ費用対効果の高い輸送を提供できるよう、地域

的不安定が続く時代の中で代替燃料の使用や新しいデジタル技術への移行を含む将来の課題に適応できるよう、これまで以上に支援する立場にあります。

今後数年間、新しい燃料や技術に軸足を移す全てのメンバーを引き続き支援してまいります。これまで同様、安全とリスクマネジメントに重点を置き、人や地球、財産に危害を及ぼす事故を回避できるよう、メンバーを支援いたします。これは当クラブの持続可能な経営計画の重要課題でもあります。

なお、皆さまへのご支援を下支えているのは、安定した財務状況です。2023 年度は 7.5% という健全な投資利益率により、7,700 万米ドルの投資純利益を得たことが後押しとなり、自由準備金は 4 億 8,300 万米ドルに達しました。この財務状況は依然として業界最高水準であり、すべての規制要件および S&P 資本モデルにおける最高の資本評価モデル



ヤン・バルキア
理事長

“ 2023 年度は 7.5% という健全な投資利益率により、7,700 万米ドルの投資純利益を得たことが後押しとなり、自由準備金は 4 億 8,300 万米ドルに達しました。 ”

（例えば：99.99% confidence level）を十分に満たしています。

心強いことに、クレーム発生状況が相互保険加入契約の中では改善し、当初の予測を下回りました。プールクレーム、いわゆる国際 P&I グループ（IG）の各クラブでリスクをシェアする大型クレームの件数は昨年度より増加しましたが、2019 年度から 2021 年度の極端な成績悪化と比較すると金額的には引き続き穏やかでした。保険料率の引き上げにご協力いただいたおかげで、相互保険事業で好調な引受結果を実現しました。しかしながら、当クラブの固定保険料引受と用船者引受において、想定を上回る損失が発生し、直近保険年度の支払備金に影響したため、当期のコンバインド・レシオは 106.6% となりました。当クラブの固定保険料契約と用船者 P&I 保険の保険成績の正常化は、クラブ管理者にとって引き続き重要な優先事項になります。

当クラブは 2024 年 2 月の保険契約更新で再び好業績を達成しました。相互加入トン数は 250 万 GT 増加して 1 億 5,600 万 GT となり、用船者加入トン数は年間を通して好調を維持し約 1 億 1,000 万 GT となりました。クラブは世界 10 か所の支店 / 事務所を通して皆さまにサービスを提供し、日々ファーストクラスの支援提供を行い、特に大型クレームが発生した場合にはメンバーに寄り添います。ほとんどのメンバーに当クラブによるサービスの価値をご認識いただいおり、98% のメンバーに契約更新していただいたことを嬉しく思います。クラブは既存メンバーと新加入メンバーから高品質のフリートの保険加入を実現し、さらなる成長を果たすことを心より期待しております。

これまでと同様、クラブの成功は、メンバー、理事、管理者そしてレスポndenツとアドバイザーのグローバル・ネットワークにおける強固なパートナーシップに基づくものです。理事会自身がまさにこのようなコラボレーションの象徴です。この機会を利用して、特に私が理事長に

就任し新たなスタートを切るに当たってサポートくださった副理事長のニコ・シュース、ランディ・チェン、マルコス・ノミコスの 3 氏に謝意を表します。

メンバー委員会はもう一つの優れたコラボレーションの場であり、引き続き理事会とメンバーの架け橋になっています。2023 年度は委員会が 3 回開催され、当クラブの実績や進捗、事業計画を監督し、理事たちの豊富な経験も活用しました。

新たにメンバー委員会の委員に就任された A. Kalathakis 氏、R. Aird 氏、B. Chiu 氏、F. Mascarenhas 氏、そして前理事長 N. Inglessis 氏をはじめ、メンバー委員会を退任された A.M. Al Shammari 氏、H. Boudia 氏、J. Toledo de Souza 氏の皆様に感謝の意を表します。また、2013 年から 2024 年 2 月に亡くなるまで当クラブのメンバー委員会の委員を務めていただいた Angela Chao 氏の訃報を受け、大きな衝撃と悲しみを覚えました。当クラブ一同、心より Angela Chao 氏のご冥福をお祈り申し上げます。

最後に、当クラブの管理者とそのスタッフにも感謝したいと思います。最もストレスのかかる複雑な場面であっても、プロフェッショナルなアプローチによって、効率的で公正かつ公平に課題を解決し、メンバーに安心と保証を与えています。彼らの引受業務、クレームハンドリング、ロス・プリベンション活動に関して蓄積された専門知識は、引き続き私たち UK P&I クラブの強みです。

理事長 ヤン・バルキア

2024 年 5 月 13 日

“当クラブは依然として業界で最も強力な財政力を有するクラブの一つです。”

経営戦略報告書

業績

2024年2月20日に終了した年度では、UK P&I クラブは5,300万米ドルの黒字（2022年度は5,800万米ドルの赤字）を計上し、当クラブの自由準備金は4億8,300万米ドル（2022年度は4億3,000万米ドル）に増加しました。当クラブは依然として業界で最も強力な財政力を有するクラブの一つであり、S&Pの信用格付けは「A-（安定的）」を維持しています。以下の報告ではUK P&I クラブ・グループ全体の業績の推移における主要因に焦点を当てていますが、親会社であるUK P&I クラブ単体の業績も同様の推移となっています。



保険引受

当クラブは、保険金とこれに付随する諸費用をカバーするために十分な保険料収入によって、中期的に保険引受の均衡を保つことを目指しています。2021 年以降、保険料率は以前の軟調な市場サイクルを経て回復しており、2024 年契約更新において当クラブは財政計画に沿って料率の引上げを行いました。

今年度のコンバインド・レシオが 106.6% となったことは、当クラブの財務計画に沿ったものであり、引受実績が依然として安定していること

を反映しています。しかしながら、固定保険料契約と用船者カバーの業績は若干悪化しており、当クラブはこれら種目の業績改善を保険引受の最優先事項としています。

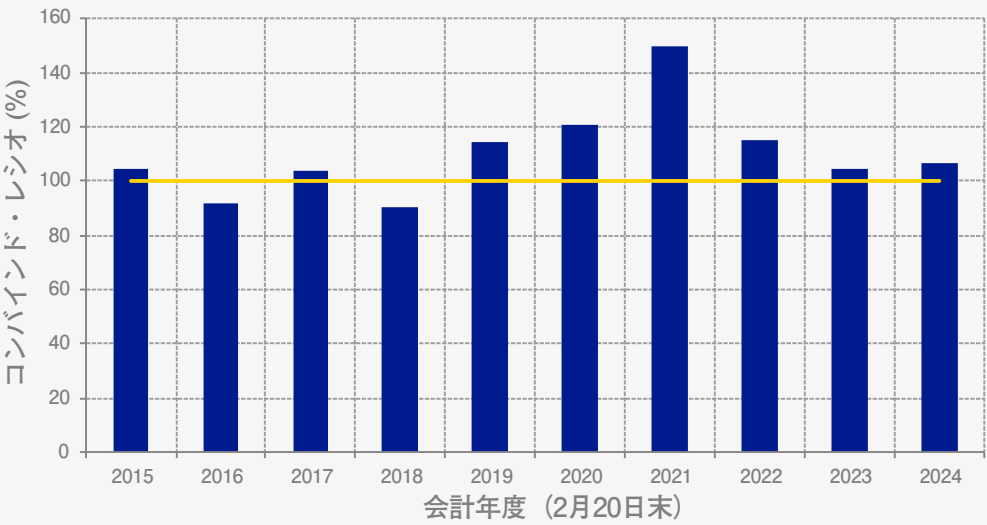
直近の保険契約更新で総収入増加は根本的なインフラに対処するものであり、当クラブは引き続きリスク選好を改善し、P&I 相互保険と固定保険料契約のポートフォリオ構成を改善するために適切な措置を講じてまいります。

不採算の事業を取り除き、全体として前年比 250 万総加入トン数が増加

しました。当クラブは既存メンバーの皆様は今保険年度中に船舶を新規加入していただくなど力強いご支援を賜っています。

当クラブはポートフォリオのボラティリティを回避し、資本を効率よく管理するために適切な再保険を手当てをしております。

コンバインド・レシオ



クレーム

近年、海運活動が活発であったにもかかわらず、クレーム発生状況は低い状況が続いております。2023 会計年度に当クラブに報告されたクレームの件数は前年よりわずかに減少しましたが、クレーム金額は依然として不安定で、特に高額クレームはクラブの財務実績に大きな影響を与えました。

クレーム動向を確認するにあたり、当クラブはクレームを、50 万米ドル未満の少額クレーム、50 万米ドルを超える大型クレーム、国際 P&I クラブ（IG）でリスクシェアする 1,000 万米ドルを超えるプールクレームで分類しています。

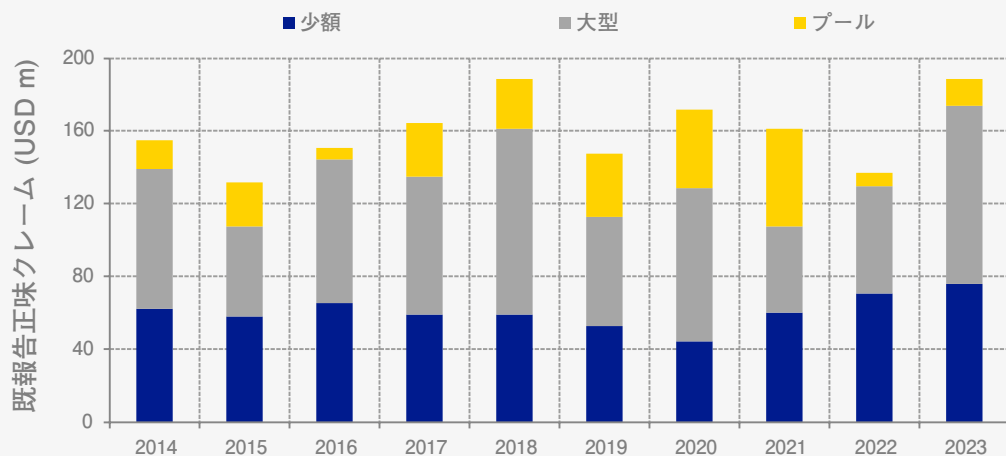
2023 年度の少額クレームの件数と金額は前年度より若干減少しました。それは近年当クラブの成長によるうれしい変化だと考えられます。近年少額クレーム発生状況を左右していた新型コロナウイルス関連クレームによる影響は、現在事実上なくなりました。

しかしながら、大型クレームに関して発生件数と規模の増加傾向が見られます。特に 200 万米ドル超のクレームの報告件数は前年度の 5 件に対して、2023 年度は 11 件でした。大型クレームは、件数では通常クレーム総件数の 2% 未満しか占めていませんが、金額では 50% 以上に達することがあります。多くの場合、このようなクレームには明確なパターンがなく、その発生率や件数も偶発的な結果となっています。この 11 件のクレームには、3 件のドック損傷事故および米国船員の負傷事故が含まれています。

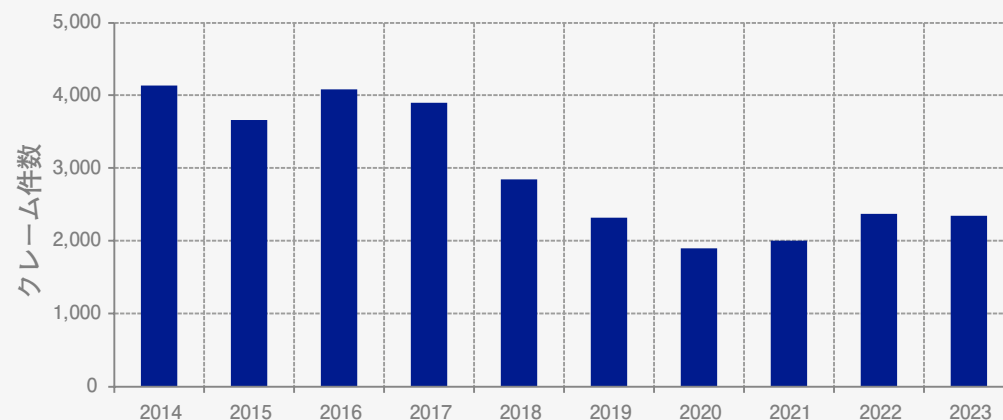
プールクレーム・コストは過去 10 年間で最も低かった 2022 年度より少し増加しましたものの、2 年連続で穏やかに推移しています。プールクレームは 2022 年度には 7 件であったに対し、2023 年度には 12 件の報告がありました。しかし、このような傾向について結論を出すには注意が必要です。それは、2020 年と 2021 年の保険年度には、皆様の記憶に残るような最も高額なプールクレームが発生しており、プールクレームの支払いは長期化するという特徴があるため、数年後にコストが悪化する可能性があるからです。

ボルティモアで発生した DALI の事故は、まさにプール・クレームのボラティリティを思い起こさせるものでした。

12か月経過時点の既報告正味クレーム規模



12か月経過時点のクレーム件数



投資

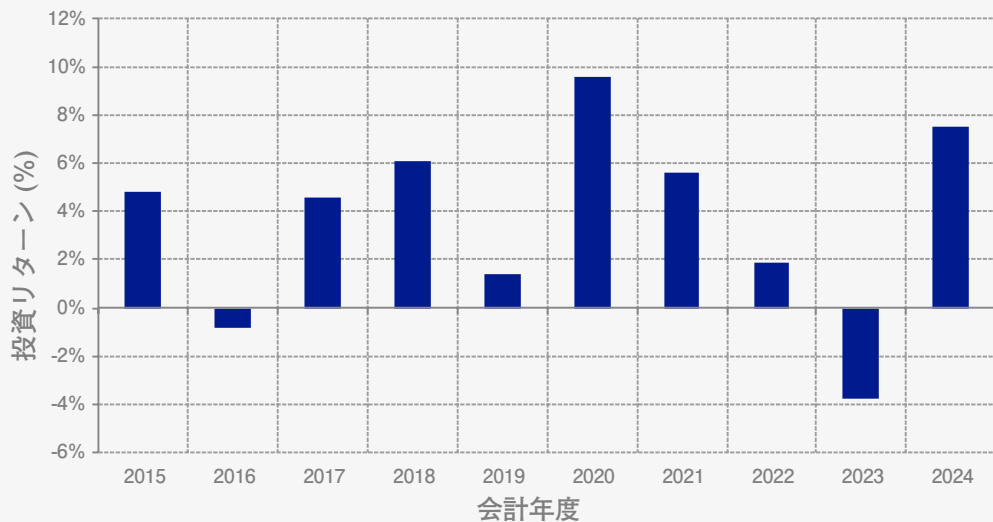
2023 会計年度の連結投資ポートフォリオのリターンは 7.5% でした。経済成長の鈍化、高インフレ、金利上昇、地政学的対立という一般的な背景においては、これは驚くべき成果です。投資実績を牽引したのは株式で、総リターンでは 20% 超を達成しました。債券投資も実績に大きく貢献し、社債と国債を合わせた保有資産の利益は 5% を超えました。

2023 会計年度末の数ヶ月間に株式市場が急騰したことにより、特にテクノロジー・セクターの評価額が割高になりました。そのため、より慎重な投資戦略を実施し、株式投資への配分を一時的に削減する必要がありました。

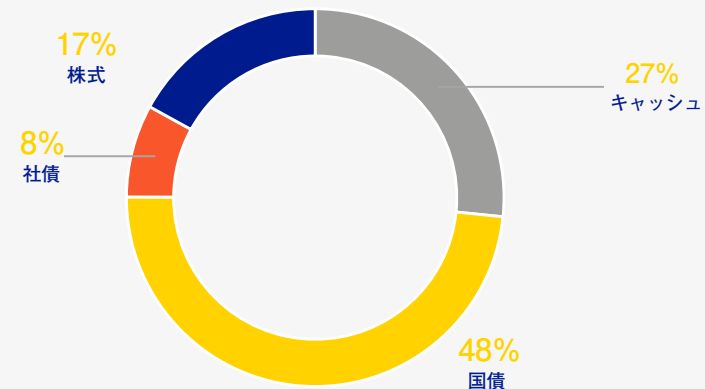
投資戦略が短期的な市場動向に対応することは重要ですが、当クラブの財務基盤によってクラブが長期的な投資をすることを可能にしています。

当クラブの投資戦略はこの長期的アプローチを反映しています。全体として、投資ポートフォリオは十分に分散されており、当クラブのリスク許容度、資本と規制上の制約、予想される負債、格付け機関の要件と整合性が取れています。

投資リターン



2023年度投資配分



資本

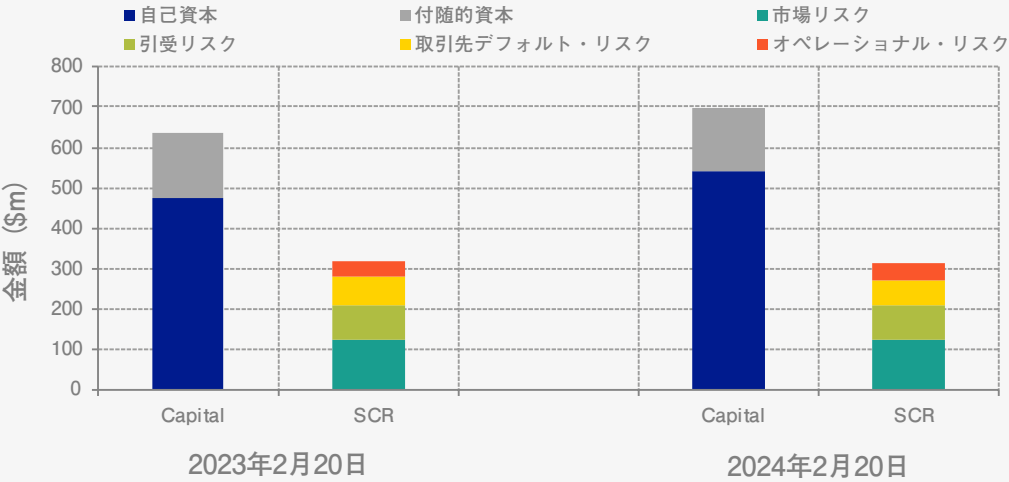
当クラブは 4 億 8,300 万米ドルの自由準備金を備えた強力な資本基盤を維持しています。当クラブは、過剰な金額を留保することなく、メンバーに第一級の保証を提供するのに十分な資本を保有することを目指しています。そのため、当クラブの主な目標は、S&P の財務力評価を「A」ランクに維持し、すべての管轄区域で規制要件を満たすのに十分な資本を保持することです。当クラブの資本は、引き続き S&P 資本モデルの信頼水準 (confidence level) 99.99% を継続的に上回っています。S&P の信用格付けは直近 2024 年 3 月に「A-/Stable」が確認されました。

当クラブの主要な資本要件は、ソルベンシー II に基づくソルベンシー資本要件 (SCR：Solvency Capital Requirement) です。当クラブの SCR は、定められた計算式を適用する標準的手法を用いるのではなく、当クラブのリスクを適切に反映し、過剰なメンバー資本を保持する必要のないよう、独自に開発し当局の承認を得た内部モデルを使用しています。この内部モデルは、当クラブにとって、リスクおよび資本を中期的に管理するための重要なリスク管理ツールとなっています。

当クラブの規制資本の範囲は、主要なリスクカテゴリに分類された SCR を示す下記のグラフに示されています。詳細は、当クラブのホームペー

ジで公開されている「ソルベンシー・アンド・フィナンシャル・コンディション・レポート (SFCR)」をご覧ください。

UK P&Iクラブ・グループの自己資本とソルベンシー資本要件



リスク・マネジメント

UK P & Iクラブには、リスクの特定、評価、選好、および管理のための包括的なリスク管理フレームワークがあります。特定されたリスクには、気候変動に関連する新たなリスク（Emerging Risks）のほか、直接的な保険リスク、間接的な移行リスク（低硫黄燃料への移行や脱炭素化など）、投資リスクが含まれます。

当クラブの主なリスクは次のとおりです。

- ・ **引受リスク**：保険料設定が間違っていたか、支払保険金が予想よりも多かったために、保険契約上の収支で損失となるリスク。
- ・ **市場リスク**：株価、金利、外国為替レートの変動など予測しない市場の動きにより、クラブの投資収益率が予想を下回るリスク。

これらのリスクは、上記のようにクラブの資本要件の大部分を占めています。当クラブの各主要分野における一年の状況については、この報告書の前半のセクションで説明しました。

当クラブは上記のリスクを認識したうえで、シナリオテストやその他の確率論的手法による定性的分析と定量的分析の両方を組み込んだ独自の「リスクおよびソルベンシーの自己評価」（ORSA）プロセスを通じて、当クラブの意思決定プロセスに統合しています。当クラブは、リスク管理を支援する分析機能の開発を続けています。リスク管理フレームワークの重要な要素は、当局により承認された内部モデルと包括的再保険プログラムです。

当クラブが直面している最も重要なリスクは引受リスクであり、これを軽減するための重要なツールは再保険です。P & Iクラブの国際グループ（IG）のメンバーとして、当クラブはIGのプーリング協定とその再保険プログラムに参加しています。この再保険プログラムは、1件で1,000万米ドルを超えるクレームをカバーしています。この再保険プログラムの詳細は、IGのウェブサイトで見え、再保険のしくみは昨年と類似しています。

安全 & リスク マネジメント

当クラブは最近、その重点をロス・プリベンションからより広範な「安全 & リスク マネジメント」に移行しました。安全 & リスク マネジメントに対する新しいアプローチは、安全とリスク管理、クレーム、アンダーライティングを統合し、内部および外部の知識を向上させることで、構造化された包括的な計画を提供します。これにより、新たな技術や進化する環境問題、そしてそれに関連する新しいリスクに対応することが可能となります。

当クラブの安全サービスには、航空業界基準の人的要因事故にかかわる安全訓練、メンバーが安全運航のためにリスクを特定し軽減することを支援するためのセーフティー・アセスメント、日常的なリフレクティブ・ラーニング・トレーニング、乗組員をトレーニングするためのウェビナーや対面セミナーが組み込まれています。また、「Lesson Learnt」アニメーション・トレーニング・ビデオも継続的に発行しており、これらのビデオはクラブのウェブサイトで見え、多くの独立したトレーニング・プラットフォームや安全イニシアティブによって宣伝されています。

当クラブは、乗組員の健康とウェルビーイングの根本的な重要性を認識しています。特に、健康な労働力を維持することは、船上の安全と生産性を確保するために不可欠だからです。当クラブは、乗組員の健康、幸福、安全を維持するための比類ないリソースをメンバーに提供しています。また、独自の雇用前健康診断プログラムを提供してから、2024年に28年目をお迎えできたことを誇りに思います。

当クラブは引き続き「Together in Safety」を支援します。このイニシアティブは、海運業界全体の安全性を進化させるために、乗組員の命を守ると同時に、海運業界の成功の礎となるビジネスにおける効率と効果を向上させることを主な目的としています。Together in Safetyは、海運業界に最新で画期的なアプローチを導入することで、乗組員のウェルビーイングや安全、環境への配慮に、一歩進んだ変化をもたらすことができます。

“クラブは乗組員の命を守ると同時に、海運業界の成功の礎となるビジネスにおける効率と効果を向上させること…を引き続き支援します。”

2023年、当クラブは、貨物の安全な運送、積載、保管に関する600ページに及ぶ業界をリードするガイドラインである「Carefully to Carry」の統合版を出版しました。本書は、数世代にわたる国際的な貨物専門家が世界屈指のP&Iクラブのクレームおよびロスプリベンションの専門家と60年以上に渡り培ってきた経験を集約したものです。初版は2018年に発行され、2023年統合版はその信頼性の高いベストプラクティスガイドを定期的に更新する長期シリーズの最初の成果となりました。

以上をまとめると、当クラブは安全運航に全力で取り組んでおり、船舶をより安全にし（[ships safer](#)）、乗組員をより健康に保ち（[keeping crews healthier](#)）、業界パートナーとの共同イニシアチブ（[joint initiatives](#)）を通じて専門的なアドバイス（[expert advice](#)）を提供することで、クレームにつながる事故を減らすことを目指しています。

持続可能性と企業の社会的責任

UK P&I クラブは国連グローバル・コンパクトに署名しており、サステナビリティを実現するために、国連の持続可能な開発目標（SDGs）を支持して行動しています。これらの一連の目標は、貧困をなくし、不平等と不正と闘い、地球を保護することを目的としています。すべての企業は目標達成のために役割を担っており、当クラブもできることを遂行していこうと決意しています。

当クラブは同コンパクトに署名したものとして、国連グローバル・コンパクトの 10 原則を賛同し、持続可能な開発目標（SDGs）を支持する行動をとり、年次進捗状況報告書（COP：Communication on Progress）の提出を約束しました。

また、昨年、当クラブは初のサステナビリティレポートを発行し、そのレポートで SDGs を参照しながら、当クラブに最も関連する分野における取り組みをまとめています。私たちは 17 の SDGs すべてを支持していますが、サステナビリティ・レポートでは、その中でも当クラブの活動と最も密接な関係がある 5 つの目標を特定し、当クラブの取り組みに焦点を当てました：SDG3「すべての人に健康と福祉を」、SDG8「働きがいも経済成長も」、SDG13「気候変動に具体的な対策を」、SDG14「海の豊かさを守ろう」、SDG17「パートナーシップで目標を達成しよう」。

現在、当クラブはサステナビリティ・レポートの更新と初の COP に取り組んでいます。

当クラブはトーマス・ミラー社に管理事務を委任をしており、その結果、その企業市民活動の目標はクラブ管理者であるトーマス・ミラー社の目標に反映されています。トーマス・ミラーは、2023 年度に初の [ESG 報告書](#) を発表し、この分野における同社の影響と進捗状況を報告しています。

当クラブは、Mission to Seafarers、the Seafarers' Charity、Sailors' Society、Stella Maris、ISWAN、そして Safer Waves 、多くの海事慈善団体と良好な関係を築いています。乗組員の健康と福祉に注力する団体に対して、資金および実務において大きな支援を提供しています。

昨年度、当クラブは合計 380,000 米ドルの慈善寄付を行いました、いずれも政党への寄付ではありません。

詳細は下記およびサステナビリティ・レポートに記載しています。

サステナビリティ・レポート

当クラブのはじめてのサステナビリティ・レポートは 2022 年 12 月に発行されました。現在、最新の報告書を発表するための作業が進行中です。

このレポートは、当クラブに最も関連する分野を特定し、それら分野における取り組みを説明し、今後の計画を提示しています。その計画は、主にメンバーへの支援、また、人権、労働、環境、腐敗防止に関する国連グローバル・コンパクトの原則の下でのクラブ運営や意思決定に焦点を当てています。

このレポートには、UK P&I クラブのサステナビリティ・ガバナンスとサステナビリティ関連の規制や法律の遵守状況の概要のほか、5 つの特定分野における当クラブの取り組み、かつそれら取り組みと最も関連のある SDGs と当クラブの目標との整合性に対する定性評価が記載されています。

「Collaboration and partnership」セクションでは、SDG17「パートナーシップで目標を達成しよう」を踏まえ、メンバー、トーマス・ミラー、国際 P&I グループの他の加盟クラブ、他の海事関連グループとのパート

ナシップを紹介しています。

「Insured people」セクションでは、SDG3「すべての人に健康と福祉を」を踏まえ、クラブが取り組んでいる安全性向上のためのプロジェクト、特に人的要因による事故防止に焦点をあてたプロジェクトやクラブが支援している様々の乗組員関係の海事慈善団体を紹介しています。

「Insured operations」セクションでは、SDG14「海の豊かさを守ろう」を踏まえて、豊富な経験に基づくロスプリベーション活動とクレーム処理を通じて海難事故による環境被害を防止・軽減するための長年の取り組み、代替燃料や代替技術への移行「Green Transition」を進めるメンバーへの支援を紹介しています。

「Own people」セクションでは、SDG8「働きがいも経済成長も」を踏まえて、（トーマス・ミラーを通して）当クラブ職員の平等と多様性といった人権関連の課題を紹介しています。

「Own operations」セクションでは、SDG13「気候変動に具体的な対策を」を踏まえて、（トーマス・ミラーを通し）サステナビリティの面における当クラブの運営を紹介しています。

当クラブはクラブ管理者であるトーマス・ミラーと協力して、サステナビリティに関する方針及び目標を設定し、クラブのサステナビリティに関する計画を、本レポートで説明しています。

また、当クラブは国連グローバル・コンパクトの署名者として、年次進捗状況報告書（COP：Communication on Progress）を提出することを約束しました。クラブは 2024 年度に向けて COP に取り組んでいます。

エネルギーと炭素排出の報告制度 (SECR)

当クラブの運営で中心となるクラブ管理事務事業活動は、トーマスマラーに業務委託されており、UK P&I クラブ自体は年間エネルギー使用量が 40,000 kwh 未満のため、SECR はトーマスマラーとして実施いたします。上記の理由により、クラブ理事については、当クラブのエネルギーと炭素排出に関する情報に含まれておりません。

気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) および国際サステナビリティ基準審議会 (ISSB)

当クラブは、気候関連のリスクについて、すでに現行のリスク管理フレームワークに統合しております。当クラブは TCFD または ISSB 枠組で気候関連の財務情報開示を提供することは義務づけられていませんが、自主的に TCFD 報告書の作成作業を開始しています、現在は ISSB の枠組で自主的な報告書を発行するかどうか、またどのように発行するかを決定するために、ISSB に関する動向を注視しています。

その他の規制事項

英国会社法第 172 条

英国会社法第 172 条に従い、クラブ理事の重要な責任は、UK P & I クラブの成功を促進することにあります。この原則は、毎年見直される理事会の委任事項に具体化されています。各理事は、この責任を果たす際に、次の事柄を考慮しなければならないと認識しています。

- メンバーおよびサプライヤー等とのビジネス上の関係を促進する必要性
- クラブ・メンバーを公正に扱う必要性

- 決議によって長期的に予想される結果

- 当クラブ職員の利益

- 当クラブの運営が地域社会と環境にもたらす影響

- ビジネス行動について高い基準で評判を維持する必要性

相互保険組合 (Mutual Club) として、UK P&I クラブは、相互保険契約者でありクラブの所有者であるメンバーの利益のために存在しています。当クラブの 150 年以上の歴史と長期的なパートナーシップへの注力は、クラブ管理者であるトーマス・ミラー社や保険契約者、ブローカー、再保険会社、規制当局など、重要な利害関係者と連携していることを意味します。当クラブは、これらの強力な関係を維持するために、これらすべての利害関係者と定期的に対話を続けています。

当クラブは、リスクとソルベンシーの自己評価 (ORSA) プロセスの一環として、その決定により長期的に予想される結果を考慮しています。当クラブの戦略における重要な要素は、財政的に安定したプラットフォームを提供することです。そして、このプラットフォームから、海運業界にリスク管理と損害防止サービスを提供することです。

その目的を達成するには、特にクラブが目標とする保険料に関する要件を含む、引受に関する決定のほか、再保険、資本管理や投資に関する決定が重要となります。上記の考慮すべき事柄は、当クラブのガバナンス構造に支えられ、議論や意思決定をする際の礎となっています。特に、より広くメンバーから選出された代表者で構成し、理事の選任を行うメンバー委員会は、当クラブの中核として、より広い視野で検討を行い、全クラブメンバーを公平に扱うことを目的としたガバナンスを実行します。

従業員について

当クラブの執行機能は独立したクラブ管理者によって運営されるため、報告すべき従業員の問題はありません。

贈収賄について

当クラブは、贈収賄に対してゼロトレランス方式で毅然とした対応をしています。贈収賄および汚職のリスクを管理するために、クラブは堅牢なリスク管理フレームワークを運用しています。

現代奴隷制

当クラブは、現代の奴隷制と人身売買に対してゼロトレランス方式を採用しており、英国法で規定する「現代奴隷制」が当クラブのビジネスやサプライチェーンで行われないようにするために、すべてのビジネス取引と関係において倫理的かつ誠実に行動することにも取り組んでいます。当クラブは最高の専門的基準を遵守し、ビジネスに適用されるすべての法律および規制を遵守いたします。サービス評価や再検討を含むサプライヤーの選択と管理は、調達方針によって管理されています。潜在的なサプライヤーの採用や基準は、これらのポリシーに明確に示されています。

業界の課題

当クラブは、さまざまな出版物やクラブ回覧、法律関連の最新情報、ロスプリベンション記事で、2024 年の業界の課題を取り上げました。すべてのメンバーがウェブサイトから閲覧できます。2022 保険年度が開始してわずか 4 日目に始まったロシアのウクライナ侵略に伴い、理事会およびメンバー委員会への報告は、欧米による対ロシア制裁が大きなウェイトを占めています。

紛争の初期、理事会はクラブがロシア船籍または船舶の実質所有者がロシアのフリートに対して保険カバーの提供を取りやめると決定し、制裁規定に従い Sovcomflot と取引関係を中止することを踏み切りました。

ウクライナ関係者からの反対があったものの、当クラブは許可を得られたロシア貨物の輸送に対して引き続きカバーを提供していました。エネルギー、食糧、肥料の世界の供給に影響を与えるような決定は政府が行うべきものであり、我々船主の集まりであるミューチュアル・クラブが行うべきものではないことに留意しなければなりません。

許可された取引に対してカバーを提供する前提は、複雑で広範囲、かつ、事態に伴い変化している制裁規定に遵守することです。EU、米国、英国の各政府は、それぞれの制裁プログラムを調整しようと努めましたが、実施方法の違いから、必然的に解釈の問題が生じました。当クラブは、他の IG 加盟クラブと同様に、メンバーへの照会対応に追われながら、EU、英国、米国のロシア制裁に関する FAQ を充実させてきました。

年度後半、ロシアと第三国間の石油・石油製品の取引量を制限することなく、ロシアが石油・石油製品の輸出から得る収入を制限することを目としたプライスカップ制度が導入され、制裁協調が G7 とオースト

ラリアに事実上拡大しました。プライスカップ制度は、世界市場への石油・石油製品の安定供給を維持しつつ、ウクライナとの戦争に踏み切ったことで、エネルギー価格を高騰させたロシアが石油から得る収入を減らすことを目的としています。プライスカップ制度を監視するために、いくつかの制裁パッケージが発表されました。最新の制裁パッケージにより、対象取引に関わる全ての事業体に対し航海ごとの宣誓書 (attestation) を提出することが要求されています。当クラブは、これらの追加要件を満たすために、内部プロセスと手順を修正・強化しました。プライス・キャップに違反した貨物を輸送する船舶の保険停止に明確に焦点を当てたことによって、予期せぬ結果を招きました。沿岸諸国は、P&I クラブが（ブルーカードを通じて）海難事故の被害者に与える補償が、制裁によって損なわれないという保証を必要としていました。一方、G7 加盟国以外の国の保険会社や再保険会社が増加しつつある「ダーク・フリート」に対して保険を提供する役割を担うようになったことは、注目の課題になりました。

継続しているウクライナ戦争に加え、2024 年に中東でも紛争が再開しました。緊張が高まったこととして、紅海を通過する商業船に対するフーシ派の攻撃がありました。数隻の船舶がミサイル攻撃を受け、さまざまな被害が報告されました。攻撃のリスクにより、結果として多大な時間とコストを要するもかかわらず多くの船舶が迂回を余儀なくされました。

「当クラブは、IG 制裁委員会に非常に積極的に参加しています。」

当クラブは、IG 制裁委員会に非常に積極的に参加しています。例年通り、クラブ理事会およびメンバー委員会は、クラブが参加したまたはクラブ管理者がリードする IG のすべての委員会とワーキンググループの活動に関する報告書を受け取りました。それらの活動では、船主責任に関する

多くの法律、規制、技術また保険の側面における課題が提起され、その解決策が導かれていました。

船主がミューチュアルクラブのメンバーとして IG の取り決めに参加し、責任および賠償問題に関する合意を得られることに、大きな意義があります。ミューチュアルクラブのメンバーである船主は専門知識を有しており、すべての船種の外航船腹量の約 90% を代表しているため、海事責任にかかわる政府また権力者との交渉において重要な役割を果たしています。それによって、海難事故の被害者を補償するために、十分でかつ継続的な保険手配が確保されています。

しかし、海運業界そして社会にとっての上記の利点は、旗国の承認を求めている保険会社とその国によって十分な評価を得られなかったリスクがあります。IMO 法務委員会は、この問題点を受け、旗国へのガイダンスを見直しており、当クラブもこの取り組みを歓迎しています。

“当クラブは、IG制裁委員会に非常に積極的に参加しています。”

将来に向けて

当クラブは今後の事業戦略目標を達成できると確信しています。戦略目標を達成するに、クラブは柱となる以下の要素に注力し、業界における地位を高めていきます。

- あらゆる事態においてメンバーをサポートできる豊富な経験を有する人材
- 海上での損失を防止、軽減、またはその影響に対応するための革新的な技術を支援する、先進的な安全 & リスクマネジメント提案；
- 最も悪いシナリオが発生しても強固な財政力を提供できる業界最強の資本力
- メンバーへプロの経験と専門知識を提供できる一流のブランド力とサービス品質
- 業界をリードするサービスを提供するという約束を確実にするために、メンバー・ファーストという当クラブの文化を醸成する管理体制の構築
- UK P&I クラブのリーディング・ブランド力で最高品質のメンバーを魅了させ良好な関係性を構築すること

直近の保険契約更新で示したように、上記の要素が揃えば、メンバーと長期的かつ強い関係性を構築でき、今後もその関係性を強化していきたいと考えています。

理事会の承認により代理署名を付す。

K. ハルペニー (K. Halpenny)

トーマス・ミラー P&I リミテッド
事務局長

2024 年 5 月 13 日



