



2022 年度決算概要

for the year ended 20 February 2023

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



目次

3 主要財務データ

5 理事長ご挨拶

6 経営戦略報告書

Our Key Financials

For the year ended 20 February 2023

\$500M+

総収入保険料

104%

コンバインド・レシオ

-3.8%

投資リターン

\$430M

自由準備金

200%

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 2023

153M+

船主加入トン数
(2023年4月にIG報告
したトン数)

110M+

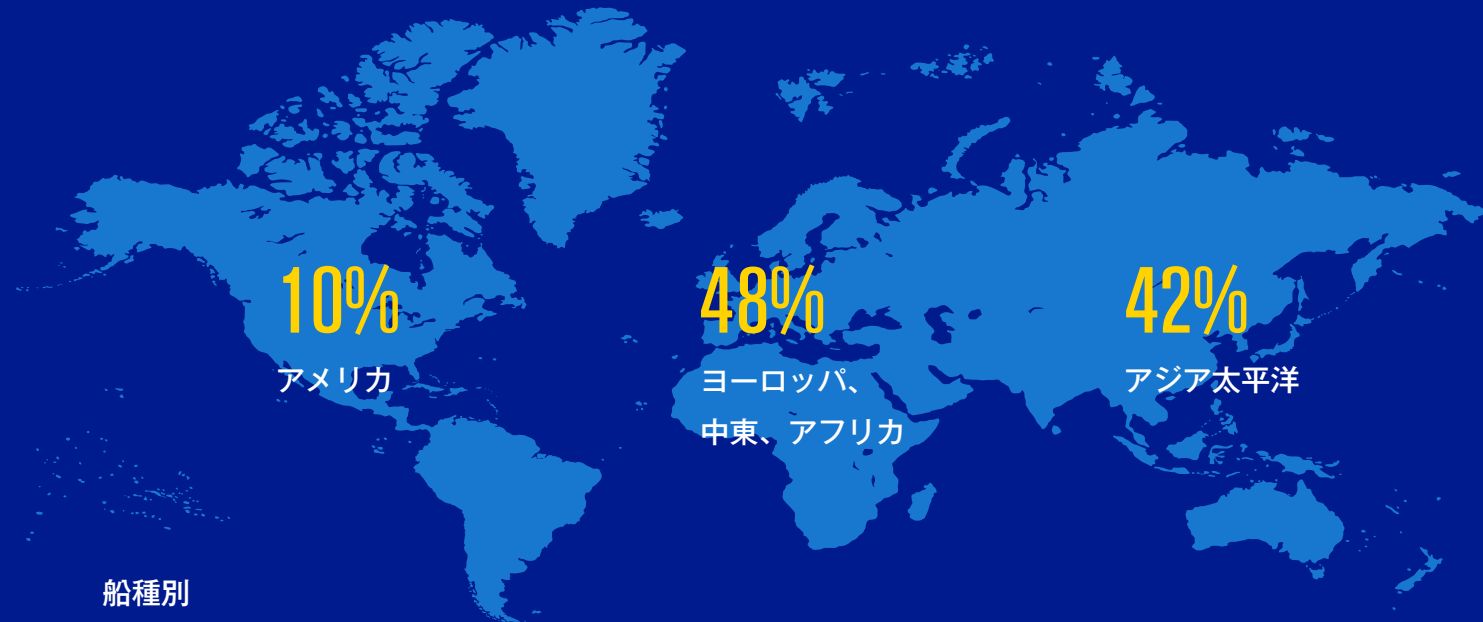
用船者加入トン数

6,049

総隻数

4,419

1500トン以上の隻数



船種別

34%

ばら積み船



27%

タンカー



15%

コンテナ船



12%

ガス運搬船



12%

その他



理事長ご挨拶



理事長
ニコラス・イングレシス

154年の歴史を持つP&Iクラブの理事長として、5年間は短いように思えるかもしれませんが、しかし、2023年11月の任期終了が近づいている今、これほど波乱万丈な時期を思い出すことはできません。私の任期中、海運業界は新型コロナウイルス、ウクライナ戦争、インフレの加速、気候危機といった逆風に直面しなければなりませんでした。

戦争と地球温暖化がおさまる兆しがないにもかかわらず、幸いなことに、この業界は過去5年間の前例のない困難に対して見事な回復力を示してきました。当クラブもその回復力をもって、有力な船主と用船者向けに船主責任保険およびその他の賠償責任保険を提供する、最も大きくかつ最も影響力のある提供者の一員であり続けられています。私はそれを皆様へ報告できることを嬉しく思います。

理事長を務めている間、既存・新規メンバーからの船舶新規加入、また、Fixed Premium P&I保険とオフショア関連事業の保険提供をすることで引き受けを拡大しています。過去4年間で、当クラブの総収入保険料は60%以上増加し、今期初めて5億米ドルを超えました。今回の保険契約更新により、船主加入トン数が1億5,300万トンに増加し、用船者加入トン数が1億トン超になりました。

最も重要なことは、当クラブが安定的な財政状況を保ち続けていることです。今期のコンバインド・レシオは前年度の115%から104%に改善し、2018年以来最高の成績を達成しました。例年プールクレームは通常15件から20件報告されますが、2022年度は海運業界全体で報告された高額クレームが少なく、わずか6件でした。そのため、当クラブの引受け実績の好調にもつながりました。過去に発生したいくつかのプールクレームの大幅な増額を除くと、コンバインド・レシオは100%を下回ります。

世界規模のインフレと金利の上昇により、クラブのポートフォリオの大部分を占める債券資産の価値が大幅に減少しました。投資ポートフォリオにおいて4,300万米ドルの損失があったにもかかわらず、当クラブの自由準備金が4億3,000万米ドルとなり、依然として強固な財政力を維持しており、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「AAA」評価基準に満たしています。

過去3回の理事長挨拶で、私は新型コロナのパンデミックによる重大な直接的影響について言及しました。今年は、新型コロナ関連のクレームが沈静化しており、ほとんどの国が完全に経済活動を再開したため、乗組員の交代時の船員へのプレッシャーも軽減されたことを嬉しく思っています。

一方、ウクライナ戦争は引き続き注目されており、世界の海運市場に大きく影響しています。ロシアの個人、法人、サービスまたは貨物に対する、前例のない大規模かつ複雑なグローバル制裁は拡大し続けており、クラブとメンバーにさらなる規制上の負担を課しています。当クラブは制裁について定期的に情報を共有し、メンバーを支援できるように尽力いたします。

また、当クラブは持続可能な未来に向けて積極的に取り組んでいます。昨年末に発行したはじめてのサステナビリティ・レポートで述べたように、私たちはメンバーが新しい燃料と技術に移行することを全面的に支援すると同時に、新燃料の使用に伴う新たなリスクの発生と安全性の懸念が生じる可能性があることを認識しています。

「UK P&I クラブは 2022 年に 国連グローバル・コンパクトに 署名し、国連の持続可能な 開発目標 (SDGs) を支持します」

2022 年、当クラブは国連グローバル・コンパクトに署名しました。これにより、私たちは国連の持続可能な開発目標 (SDGs) を支持し、より持続可能なビジネスになることに向けた自社の進捗状況を年次報告することが約束されています。その重要な部分はロス・プリベンション活動であり、メンバーの皆様が人、地球、繁栄に害を及ぼす事故を回避できるよう、ますます強化していきます。

過去 5 年間にわたる私の理事長としての役割は、クラブに関わる多くの人々の支援と貢献をなくしては果たすことができませんでした。この機会を利用して副理事長のニコ・シューズ、ランディ・チェン、ヤン・ヴァルキエ、マルコス・ノミコスの皆様に感謝したいと思います。近年の困難な状況において、クラブのあらゆる問題に対する彼らのサポートは非常に貴重なものでした。

メンバー委員会は、引き続き理事会とメンバーの間の架け橋になっています。2022 年に委員会が 3 回対面で開催され、当クラブのビジネスの実績や進捗、事業計画を監督しています。当クラブは委員会の豊富な経験を活用するだけでなく、専門知識を有する理事たちの経験も活用しました。

また、メンバー、理事、管理者と再び対面での会議を開催できるのもよいことです。現在のビデオ会議テクノロジーは優れていますが、対面で話すことに代わるものではありません。

新たにメンバー委員会にご参加された以下の方々を歓迎いたします：

- ・ Oman Shipping Company SAOC の I. Al-Nadhairi 博士 (Oman)
- ・ Kuwait Oil Tanker Co SAK, Kuwait の AM Al Shammari 氏 (Kuwait)
- ・ Helikon Shipping Enterprises Limited の M. Papaioannou 氏 (London)
- ・ 日本郵船株式会社 の 首藤健一郎氏 (Tokyo)
- ・ DryLog Ltd の A. Thanopoulos 氏 (Bermuda)

また、去年メンバー委員会から退任した以下の方々には感謝の意を表します：

- ・ Navios Maritime Holdings Inc の A. Frangou 氏
- ・ 日本郵船株式会社 の 日暮豊氏
- ・ PAO Sovcomflot の I. Tonkovidov 氏
- ・ Shell International Trading and Shipping Company Limited の K. Trauth 氏
- ・ Grindrod Shipping Holdings Ltd. の Martyn Wade 氏

最後に、当クラブとメンバーのために尽力したクラブ管理者に感謝いたします。価値観と信頼によって築かれたパートナーシップと、特に不確実の時代に、メンバーを支援する彼らの能力と意欲は、依然として私たちのクラブの最も重要で価値のある強みの一つです。

理事長 **ニコラス・イングレス**

2023 年 5 月 22 日

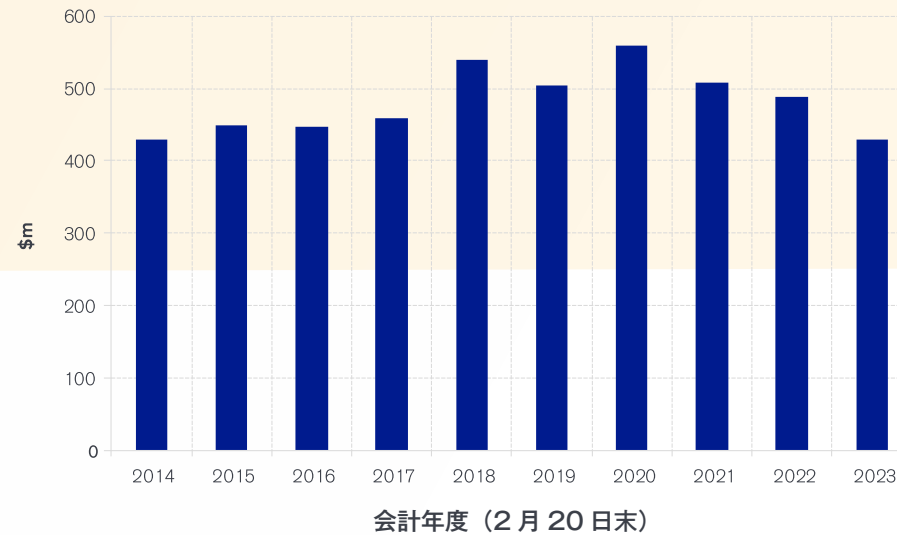
経営戦略報告書

業績

2023年2月20日終了の会計年度では、投資市場の混乱を受けてUK P&Iクラブの自由準備金は減少しました。今年度は、5,800万米ドルの損失（2022年：1,900万米ドルの損失）となったため、当クラブの自由準備金は4億3,000万米ドル（2022年：4億8,800万米ドル）となりました。しかし、当クラブは依然として業界で最も強固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）」、資本モデルにおいては「AAA」の資本力を維持しています。以下の報告はUK P&Iクラブ・グループ全体の業績の推移における主な要因に焦点を当てていますが、その要因は、親法人であるUK P&Iクラブ単体の業績推移にもつながっています。

「UK P&Iクラブは依然として業界で最も強固な財政力を有するクラブの一つである」

自由準備金



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、保険引受の均衡を中期的に保つことを目指しています。市場全体が数年間にわたって保険料を引き下げましたが、過去数年行われた保険料率の引上げにより、保険料水準が回復してきました。

今年度のコンバインド・レシオは昨年より大幅に改善して104%となり、おおむね当クラブの財政計画に沿ったものとなっています。

保険収支は、より穏やかな2022年の事故発生状況を反映しているものの、主に前年度プールクレームが増額したことにより収支が悪化したことは、常にP&Iのビジネスのボラティリティを示しています。

直近の保険契約更新で総収入保険料が増加したことにより、過去の収支の赤字をさらに解消できると考えられます。また、契約更新に当たり、加入トン数は世界全体のフリート増に伴い増加しました。

メンバーの皆様には、今保険年度中に船舶の新規加入をお約束いただくなど強力なご支持を賜り、当クラブを支えていただいております。

当クラブは、相互保険加入およびFixed Premium P&I保険における当クラブ自身のリスク保有額（Retention）の部分について、引き続き適切な再保険を手当てすることにより、メンバーの皆様をボラティリティから守り、十分な財政力を保つように管理しています。

コンバインド・レシオ
(Mutual Premium Discountsを除く)



年度別の加入トン数



クレーム

少額クレーム、いわゆる 50 万米ドル以下のクレーム総額は、その発生件数と各クレーム・コストに影響するインフレ圧力によって増減します。慎重なリスク選好とクラブメンバーの安全性の向上により、当クラブへの既報告クレームの件数は過去 10 年間で 50% 減少し、潜在的なインフレの影響を相殺しています。しかし、過去 2 年間に見られたクレーム件数と重大事故の両方の増加は、将来のクレームコストの傾向を示す前兆かもしれません。

当クラブは 50 万米ドルを超えるクレームを大型クレームとして分類しています。大型クレームの発生は比較的まれではありますが、当クラブ自身で 1,000 万米ドルまでのクレームを負担することとなっており、これを超えると国際 P&I グループ (IG) のプールで各クラブとリスクシェアします。その結果、数少ない大型クレーム

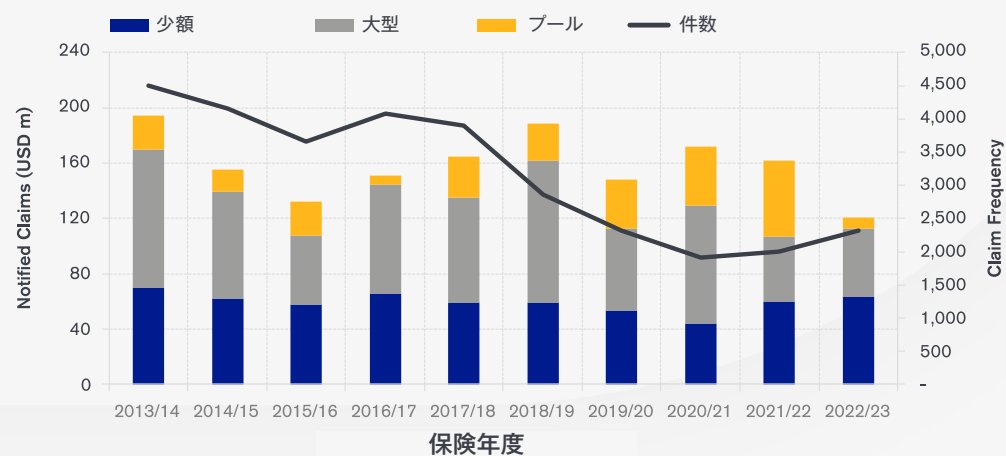
が当該保険年度のコスト総額に相当な影響を与える可能性があります。2022 保険年度に関して、当クラブの大型クレームは引き続きおおむね良好に推移しており、クラブに報告されたのは 200 万ドル以下の 5 件でした。

過年度においては、数百万ドル相当の新型コロナウイルス関連のクレームがありました。2022 保険年度も同様にスタートを切りましたが、世界がパンデミックから回復するにつれて、次第に新型コロナウイルス関連のクレームは劇的に減少しました。

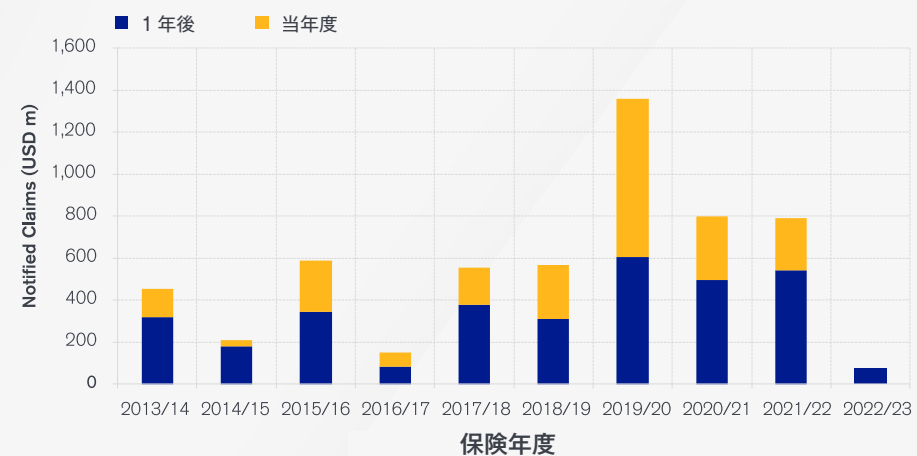
1,000 万米ドルを超えるクレームはプール協定 (Pooling Agreement) によって他の IG 加盟クラブとシェアしています。近年は、このクレーム・コストが大幅に増加しています。2021 保険

年度は、プールクレームは前例のない速さで急増しました。注目すべきは、2022 保険年度におけるプールクレーム・コストは、過去 10 年間で最も低く、海運市場の活況に伴うクレーム・コストの歴史的な高騰にもかかわらず、極めてよい結果となりました。過年度のクレームについては、悪化する可能性があります。2019 年度のクレーム・コストは 12 か月経過後に 2 倍になり、2020 年度のクレームも最近悪化し始めました。これは、2021 年 10 月にカリフォルニア沖で発生した原油流出事故によるもので、事故発生 の 9 ヶ月前に 2 隻の船舶のアンカーとの接触によって引き起こされたと言われており、そのうちの 1 隻は UK P&I クラブに加入しています。しかし、2022 年度の既報告クレームについては、増加傾向は見られません。

クレームの規模および件数
12 か月経過時点の既報告正味クレーム



既報告クレームの金額



投資

昨年度は、世界経済と金融市場の双方にとって厳しい年となりました。投資家は、経済成長の見通しに関して、高い不確実性に直面し、高インフレ、積極的な金融引締め政策、地政学的危機により、リスク選好が低下し、株式・債券ともにさまざまな局面で売りを誘発しました。その結果、2022年のS&P500指数は2008年以来、最も悪いパフォーマンスとなりました。同様に、世界の債券は70年ぶりの弱気相場を経験しました。

そのため、当クラブの投資ポートフォリオのような分散効果を狙っ

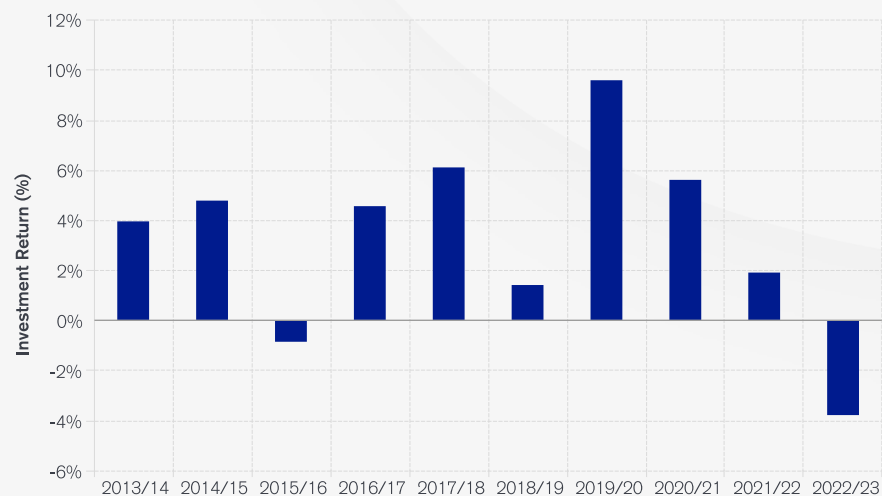
たマルチアセット・バランス型ポートフォリオは、従来の主要な資産クラスが同時に急落したことにより、年間リターンは-3.76%となりました。

経済の見通しは依然として不安定であり、投資家は現在、今後6～12ヶ月の間に米国およびその他の地域で景気後退が起これと予想しています。このため、今後1年間は国債のパフォーマンスがよくなると思われます。当クラブのポートフォリオに占める国債の割合は大きいので、これは総投資リターンを高めることとなります。

しかし、景気後退は企業収益の低下を意味する可能性が高く、株式投資リターンが損なわれ、社債が重荷になる可能性があります。

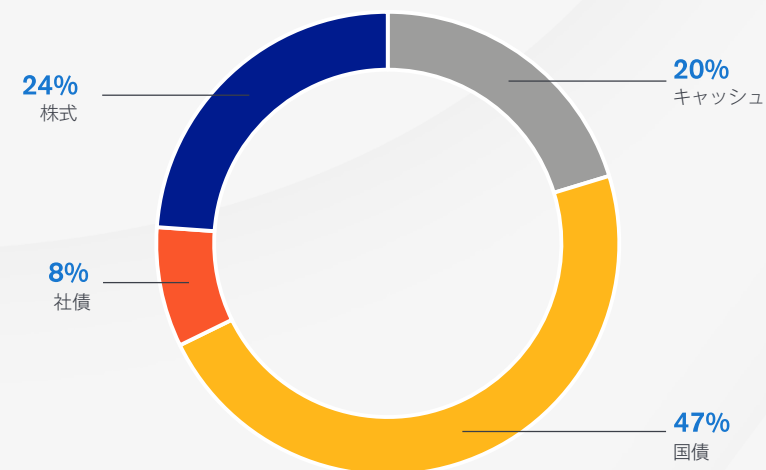
当クラブは強固な財政力を有しており、短期的な市場動向に敏感でありながら、長期投資戦略に沿った長期投資が可能です。リスク許容度、資本や規制上の制約、予想される負債、信用格付け機関の要件等を満たすように設計された多様なポートフォリオを保持し続けています。

投資リターン



会計年度

投資ポートフォリオ
2023年2月20日現在



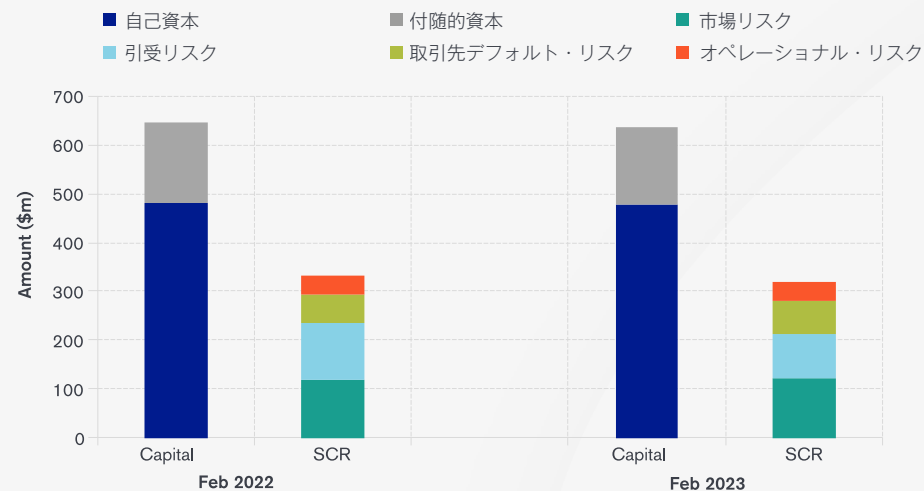
資本

当クラブは4億3,000万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AAAしきい値を超えており、S&Pの信用格付けは2022年11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、当クラブのウェブサイトで開催している「ソルベンシー・財務状況報告書（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。これには、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、そして気候変動に関連する新たなリスク（Emerging Risks）の特定が含まれます。

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期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「リスクと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 のプール協定と

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 のウェブサイトですぐ入手でき、再保険のしくみは昨年と類似しています。

ロスプリベンション活動

当クラブは「安全性」の向上に取り組んでいます。業界で最も幅広いロスプリベンション・プログラムは、増加し続けるクレームを抑制し、各メンバーの品質を維持することを目的としています。当クラブのサービスには、航空業界で実施しているヒューマンエラーに焦点を当てた訓練や、乗船検査による安全性評価、事故の教訓から学ぶ内省的学習ビデオや乗組員訓練のセミナーなどがあります。UK P&I クラブは、独自の雇用前健康診断 (PEME) プログラムが 2023 年に 27 周年を迎えたことを誇らしく思っております。

当クラブは「Together in Safety」の創設メンバーです。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、船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、船員の福利厚生 (Wellbeing) 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。

当クラブのロスプリベンションチームは、メンバーへの支援活動やサービス、特に陸上スタッフや船員との頻繁な面談を誇りに思っています。新型コロナウイルスの影響で長期にわたって中断されましたが、ロスプリベンションチームは再び世界各地にいるメンバーおよび船舶管理者が開催する乗組員向けセミナーに出張して参加させていただいています。最近のトピックは、航海中の事故、人身事故、

機械の故障、乗船中のメンタルヘルスケアなどが含まれます。

当クラブは、引き続きロスプリベンション・トレーニング・ウェビナーを企画・開催しています。ウェビナーはすべて録画されていますので、ウェブサイトでご覧いただけます。2020 年 4 月以来、26 回のウェビナーを開催し、多くの方にご参加いただきました。過去 26 回の開催で約 19,200 人に参加していただきました。

「2020 年 4 月以来、26 回のウェビナーを開催し、多くの方にご参加いただきました。過去 26 回の開催で約 19,200 人に参加していただきました」

当クラブは、「Lessons Learnt (事故の教訓)」と題したアニメーション動画のトレーニング・ビデオを引き続き公開しています。これらのビデオの多くは、Together in Safety Incident Prevention のグッドプラクティスに含まれており、メンバーの訓練プログラムにも使用されています。このビデオシリーズは、当クラブのウェブサイトやその他の独立したトレーニングプラットフォームからご覧できます。最新のビデオは、極めて事故件数が多い、落下物による機関部乗組員の死亡事故に関するものです。これは Together in Safety における重大事故類別に挙げられている事故事例で、Incident Prevention のベストプラクティス「Lifting Operations」に沿ったものとなっています。

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、不平等や不公正と闘い、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 原則に賛同し、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、第 1 回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」の 5 つです。

当クラブはトーマス・ミラー社に管理事務を委任しており、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。同社の企業としての社会的責任プログラムである「Be The Difference」は、従業員がコミュニティで自分の役割を果たす機会を提供しています。

当クラブは、Mission to Seafarers、Sailors' Society、Stella Maris、ISWAN、Mercy Ships そして 1851 Trust など、多くの海事慈善団体と良好な関係を築いています。船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 70,000 米ドルの慈善寄付を行いました。これらは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。

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ー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船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ン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。

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及び事業活動は、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 40,000 kwh 未満しか使用していないため、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）

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。2022年企業(戦略報告書)(気候関連財務開示)規則により、この戦略報告書で気候関連の財務情報開示を提供することは義務付けられていませんが、クラブ理事が自主的に TCFD レポートの公表に向けて準備を進めています。

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・メンバー間で公正に行動する必要性

- ・ 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行っています。

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ロスプリベンション・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、2022年の業界の課題を取り上げました。すべてのメンバーにウェブサイトから閲覧いただけます。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エ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 と取引関係の中止に踏み切りました。

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たロシア貨物の輸送に対して引き続きカバーを提供しました。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を遵守することです。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、他の国際グループ（IG）加盟クラブと同様に、メンバーへの照会対応に努めながら、EU、英国、米国のロシア制裁に関するFAQを充実させて参りました。

昨年度後半、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的としたプライス・キャ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・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。



「UK P&I 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当クラブ管理者がリードした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、船主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、海事責任に関して政府と規制当局との窓口とし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、旗国の承認を求める保険者が適切に評価されなければ、それはリスクとなってしまいます。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。

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ために、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。

- ・ メンバーへ業界最高レベルのサービスを提供できるクラブ管理態勢
- ・ 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
- ・ あらゆる面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
- ・ 革新的な技術を駆使し、海難事故を防止するまたは海難事故の影響を軽減できる優れたロスプリベクション・サービスと安全性の実現
- ・ UK P&I クラブの業界を牽引するブランド力で最高品質のメンバーを訴求し良好な関係性を構築すること

当クラブは、直近の保険契約更新で示したように、上記の要素を揃えて、メンバーの皆さまと長期的で良好な関係を維持し、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

2023年5月22日



ukpandi.com



[UK P&I Club](#)



[UK P&I Club – Japan](#)



[@UKPandi](#)

