



2013年2月期決算概要

DETERMINED D
BAL UNDERSTA
RNATIONAL SE
ENT CLARITY G
ENTIVE DETERM
VLEDGE EXPER
SAFETY RESPON
DEPTH CONSIS

目次

はじめに	1
主要財務データ	2
堅調な業績	4
好調な保険更改と計画的成長	7
クレーム	8
業界および国際グループ	10
リスク管理および再保険	11
投資	12
規制とガバナンス	14
メンバーの声を聞く	16

財務概況

\$4.11 | A-

ポジティブ・アウトロック

1総トン当たりの自由準備金およびハイブリッド資本

スタンダード&プアーズ

494 | 104%

自由準備金およびハイブリッド資本
(単位:百万ドル)

コンバインド・レシオ
(年間保険料割引を除外)

はじめに

メンバーの声を聴く。

私たちにとって、すべてがここから始まります。当クラブのメンバーおよびブローカーの皆様の声に耳を傾けることにより、改善しなければならない部分が浮かび上がります。

最も重要なのは、その次のステップです…



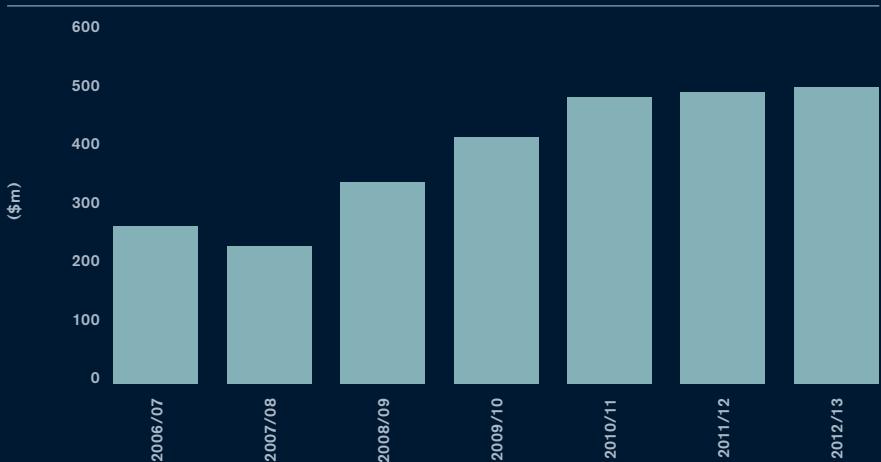
主要財務データ

今期は剰余金950万ドルを計上し、自由準備金およびハイブリッド資本は4億9400万ドルという新記録を達成しました。

財務力

- ・ 自由準備金およびハイブリッド資本は4億8600万ドルから4億9400万ドルへ増額
- ・ 1総トン当たりの自由準備金およびハイブリッド資本は4.11ドル
- ・ S&Pによる格付け： A- ポジティブ・アウトルック

2006年度～2012年度における資本金および準備金

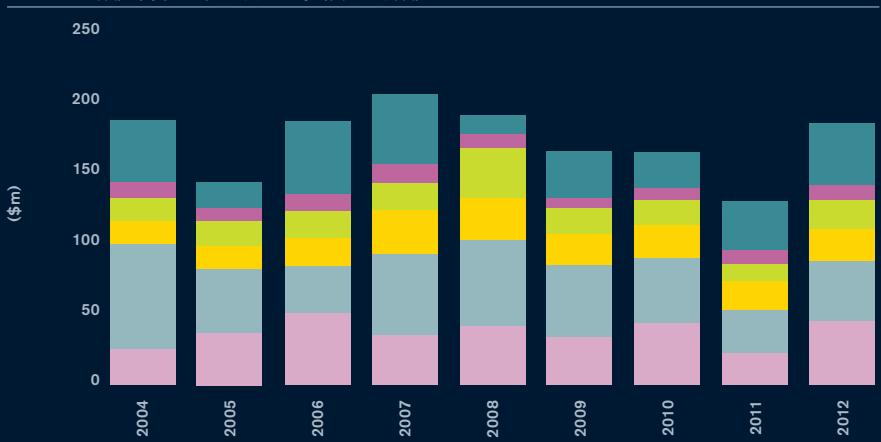


凡例
■ 自由準備金およびハイブリッド資本

クレーム金額

- ・ 2012年度における50万ドル以上のクレームは2011年度を大幅に超過
- ・ 通常のクレームの発生件数は依然として低いが、各クレームの保険金額が徐々に増額しつつある
- ・ 特に良好であった2011年と比べて、2012年は概ね例年通り
- ・ プールのクレジット・バランスは1億ドルを大幅に超過

2004～2012保険年度の12ヶ月時点での既報告正味保険金

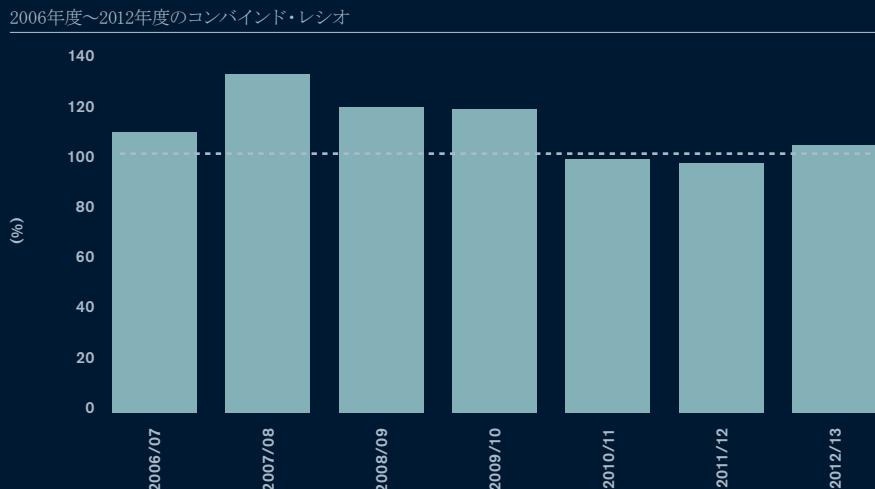


凡例
■ プール
■ 用船者
■ 傷害
■ 疾病
■ 海難
■ 貨物



規律ある保険引受け

- 過去3年度におけるコンバインド・レシオは平均で100%
- 2012/13年度のコンバインドレシオ=104%
- 規律ある保険引受けを維持

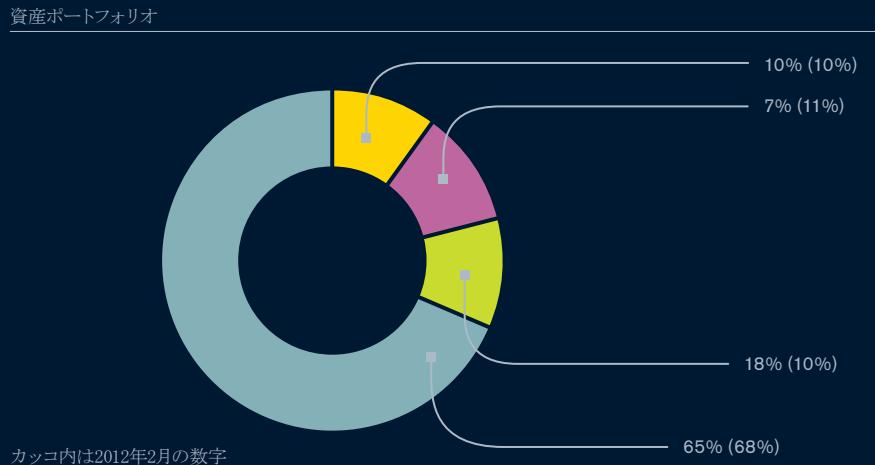


凡例

- 追加保険料および年間保険料割引を除いたコンバインド・レシオ(%)
--- 目標

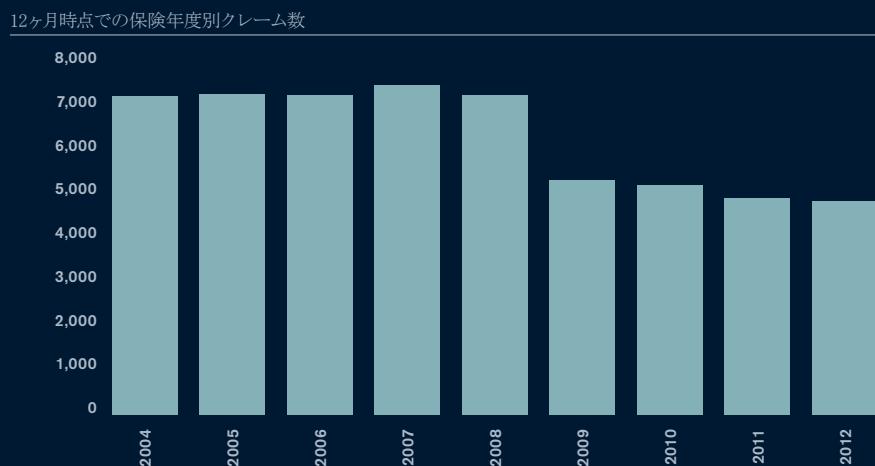
投資ポートフォリオ

- 2012/13年度の投資収益は3960万ドル
- 投資利率:3.7%
- 保守的な資産配分



クレームの発生件数

- 海運市場の停滞により、過去4保険年度にわたり大幅に減少
- 全クラスにおけるクレームの発生件数が減少
- 海運市場の回復に伴い増加の懸念



堅調な業績

「UKクラブは、当社の資本モデルでは、その非常に強力な自己資本比率により、同業者のみならず、当社の相互会社格付け部門の多くの企業とは一線を画したものである。」

2012年11月付S&P報告書より

今期、UKクラブでは950万ドルの剰余金を計上し、自由準備金およびハイブリッド資本が4億9400万ドルという新記録を達成しました。その背景には、クレーム・コスト上昇の環境においても慎重な保険引受方針を維持したこと、そして3,960万米ドルの投資収益（投資利率3.7%）の実績があげられます。

全体としてこれは良好な結果でありましたが、決して現状に満足しきることはできません。今期のコンバインド・レシオは104%（年間保険料割引を除外）で、現在、クレームが増加傾向であることを考えた場合、短期的にはクラブの設定した目標値の許容範囲内であると考えられます。

しかし、2012保険年度のクレーム金額の増加は、世界経済の低成長にもかかわらず、特に大型で顕著なクレーム金額の高騰が現在も継続していることを警告しています。このような状況において、今後も保険収支のバランスを保つためには、規律ある保険引受けを維持することが不可欠です。

スタンダード&プアーズによる格付け

S&Pの資本モデルでは、クラブの自己資本は優にAAランクを維持している。

昨年の11月、S&Pは当クラブのA-の格付けを「ポジティブ・アウトロック」へ引き上げました。国際グループの中で2012年に「ポジティブ・アウトロック」と指定されたクラブはUKクラブだけであり、将来の見通しは明るいと言えます。S&Pの今回のアウトロック引上げは、過去5年間にわたる当クラブの資本金、保険引受け、事業リスク管理の実績を審査した結果を表しています。

...UKクラブの自由準備金およびハイブリッド資本は4億9400万ドルを記録

\$494M







好調な保険更改と 計画的成長

クラブに対する皆様の信頼により、ここ数年で最も好調な保険更改となる

当クラブでは、成長のための成長というものは信じていない

クラブに対する皆様の信頼により、保険更改はここ数年で最良の結果となりました。引受条件の調整（免責金額の引上げ等）や国際グループの超過再保険のコスト増を勘案する前の保険料は、約6%上昇しました。

同時に、所有船舶の加入総トン数は1億2000万GTまで上昇し、保険更改における加入総トン数の増加は300万GT弱となりました。さらに、近年成功例として挙げられている用船者の加入総トン数は8000万GT以上となっています。

市場で報告されているトン数の推移と比べ、これはやや低い成長率と見られるかも知れませんが、これは当クラブの目標である質の高い加入船舶と適切な保険料査定に基づいた成長を反映しています。当クラブでは、成長のための成長というものは信じていません。

現在、保険料から見た当クラブへの加入の約70%には、何らかの形でブローカーや他の仲介者の関与があります。2012年に当クラブは75以上の仲介者と仕事をし、その多くは当クラブおよび加入されたメンバーと長い関係を築いています。この一年間、個別会議、出版物、オンラインツール、イベント、サービスなどを通して、各ブローカーがそれぞれのお客様に提供するアドバイスに必要な情報が行き届くよう、特に配慮をいたしました。

クレーム

...クレームの面では、かつてないほど穏やかだった2011年と比べて、2012保険年度は非常に活発な年となった

...クラブは自衛策として、クラブ自身のクレームおよびほかのクラブのプールクレームの持分をカバーする保険を購入した

保険金が上昇する環境下において、全ての船種や船齢別にクレーム傾向を細かくモニターし、バランスの取れた引受けと効果的なロス・プリベンション・アドバイスに努めています。

今会計年度における直近の保険年度別のクレームの推移は、2007、2008および2011の各保険年度において好実績を上げました。全体的には、2011保険年度は近年の中では最も良い年度の1つであった2003保険年度に沿うような形で展開しています。逆に、2012保険年度のコストは2011保険年度をかなり上回ると予想されます（第6図参照）。2010年度の1億7200万ドルや2011年度の1億2900万ドルと比べ、2012年度の12ヶ月時点での既報告正味保険金は1億8600万ドルとなっています。その主な理由はクレーム件数の増加ではなく、突發的な大型クレームの発生であると言えます（第7図参照）。

2012年度における50万ドル以下の既報告クレーム件数は、2011保険年度の12ヶ月時点における件数とほぼ同じです。海運活動の低迷を考えると、これは驚くことではありません。しかし、これらのクレームの保険金額は若干上昇しています（第8図参照）。こうしたサイクルのある時点において、業界の現在の状態がいつまでも続くであろうという考え方で、市場の緩やかな変化に対応しそこなう事があります。しかも、はつきりした傾向が現れるまで、変化の兆しというのは不規則で一貫性がないことが普通です。そのため、当クラブの戦略的計画ではこれらの要因をしっかりと捉え、資本の管理、保険料の基準や免責金額の設定、そしてクレームの高騰を再保険契約により抑制する管理方法をとっています。

50万ドル以上の既報告クレームについては、かつてないほど穏やかだった2011年と比べて、2012年の保険年度は非常に活発な年となりました。しかし、より長期的に見ると、第9図で明らかなように、サイクルのこの時点においては、2012保険年度は平均的な金額を表しているのではないでしょうか。

プールのレベルでは、事故の発生がランダムであるということがさらに明らかになっています。第10図では、1998年以来、プールに対する当クラブの（既報告保険金ベースでの）負担の経緯が示されています。近年、大きなクレームがいくつかありましたが、それぞれのクレームの数や金額にはかなりのばらつきがありました。プールにおける当クラブの実績は依然として非常に良好で、クレジット・バランスは現在1億ドルをはるかに超えています。この影響とプール負担割合に関する変更により、プールにおける当クラブの負担割合がかなり減少しました。そのメリットに加えて、当クラブは自衛策として、クラブ自身のクレームおよび他クラブのプール・クレームに関する当クラブ負担分をカバーする保険を購入しています。そのため、2012保険年度には実質的な回収が見込まれるため、エクスポージャーは現在の既報告正味保険金レベルあたりに制限されると予測しています。

クレームの種類

クレームを種類で分析した場合、興味深い傾向が見られます。貨物クレームでは、近年、大型クレームの見積り金額は大幅に減少していますが、50万ドル以下のクレームが着実に増加しています。大型クレームが改善した主な理由は、第三者からの回収があったことが考えられます。

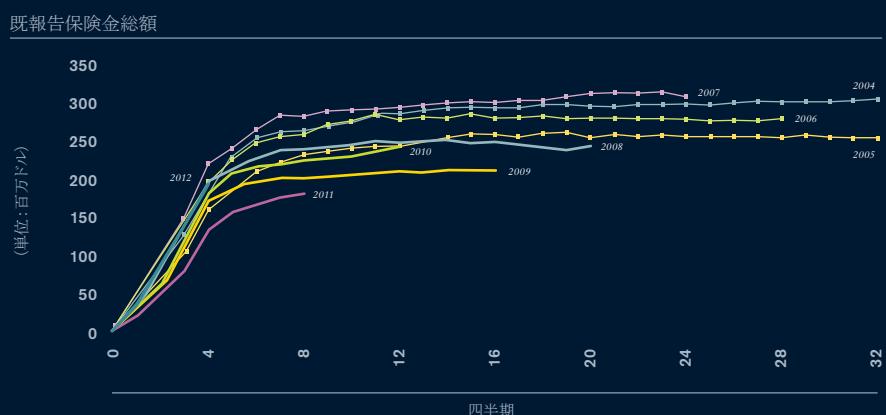
今期下半期は、複数の保険年度で傷病クレームが見積りより下回りました。最近の保険金高騰傾向と、費用が非常に嵩んだいくつかの事案の影響を反映し、このカテゴリーの見積りは、より慎重になる動向があります。経済環境の大きな変化も当然、このようなクレーム規模や件数の減少につながり、全体的に見るとこのカテゴリーは予想より良い展開を見せていました。しかし、上記でも述べたように、保険金高騰の再発に対して、警戒しておくことが重要です。

クレーム

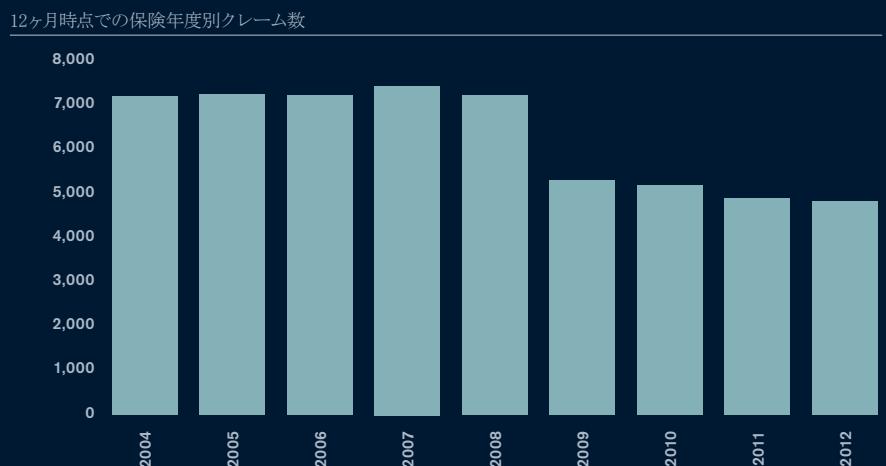
第6図: 2013年2月20日現在における
2004~2012保険年度の既報告正味保
険金総額

凡例

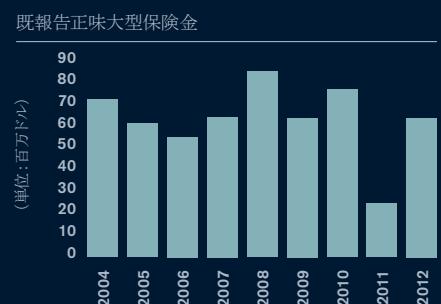
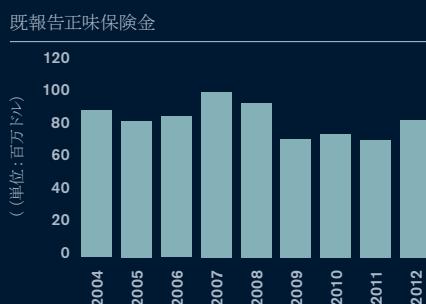
2012	2007
2011	2006
2010	2005
2009	2004
2008	



第7図: 12ヶ月時点における2004~2012
保険年度のクレーム発生件数



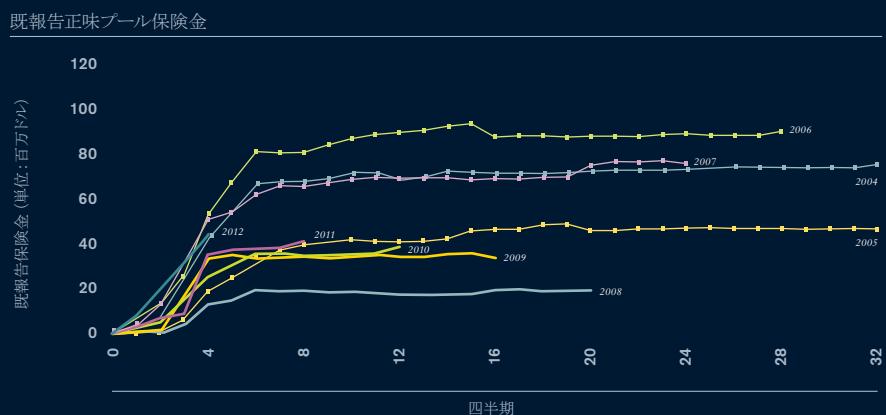
第8図: 12ヶ月時点における2004~2012
保険年度の既報告正味保険金 (50万ドル以下)



第10図: 2013年2月20日現在における
2004~2012保険年度の既報告正味プ
ール保険金

凡例

2012	2007
2011	2006
2010	2005
2009	2004
2008	



業界および国際グループ

海運業、特に海事保険業に対する制裁の影響は、2012年にはますます複雑化してきた

クラブはそのルールを改定し、加入証明書が海事労働条約で現在要求される金銭上の保証の証拠として利用できるようにした

クラブは本年も業界や国際グループが抱える多くの課題に取り組み、必要に応じてメンバーにアドバイスしています。

海運業や、特に海上保険業に対する制裁の影響は、2012年にますます複雑化してきました。例えば、イラン産燃料油の使用に関する規制の文言に不明確な部分があつたため、合法的な貿易を行い、その船舶に供給される燃料油の由来を知るすべもない船主の保険対象範囲がリスクにさらされる可能性も出てきました。クラブ管理者は、国際グループ制裁作業委員会に参加の他クラブと共に、当局と話し合い、規制内容の明確化を図りました。

海賊は依然として問題であり、2013年にはギニア湾や西アフリカ沖で、貨物盗難や乗組員への脅迫・暴力事件が多発しました。クラブ管理者は国際グループと協力し、船舶警護要員の雇用に関するBIMCO標準契約書式 (Guardcon) を策定、促進に努めました。

2002年アテネ条約に相当する規定となる欧州連合の船客賠償責任規則 (PLR) は、2012年12月31日に発効しました。リスクをプールして戦争危険ブルーカードを発給することに各クラブの賛成多数が得られなかつたため、クラブ管理者は当該メンバーがブルーカード取得義務を果たせるよう、代替の再保険スキームを模索しメンバーをサポートしました。

海事労働条約 (MLC) は2013年8月に発効します。これは60以上の既存のILO規格を統合し、1つの近代化された文書でまとめたものです。船主が多くの技術的または運航上の要件を満たさなければならないため、船主およびP&I保険者にとって大きなチャレンジとなり、条約で定める責任に関する金銭上の保証についても新たなルールを導入しました。

当クラブはルールを改定し、加入証明書がMLCで現在要求される金銭上の保証の証拠として利用できるようにしました。しかしMLC発効の3年後には、送還費用や死亡・長期障害補償に関する金銭上の保証について、より詳しい要求事項が加わる改訂が図られることになっています。これはすぐに考えなければならないことではありませんが、近い将来、より厳格な金銭的保証の要件が適用されるということは心に留めておく必要があります。

リスク管理と再保険

当クラブの再保険プログラムは、突然のクレームの高騰による悪影響を保護しています。

再保険は当クラブのリスク管理体制の1つの要素に過ぎない

当クラブは2013保険年度について、その再保険プログラムを更新しました。2011年に設計され、クラブの内部モデルによりテストされたこのプログラムは、2012年にうまく機能しました。特にそのプログラムのプール保護の部分により、2012年における非常に高いプール費用に対する大幅な回収が得られることは既に予想されています。プール保護の部分に加えて、当プログラムは、クラブを単一の大型損害やリテンション・クレームの多発による上昇からクラブを守るように設計されています。

ただし、再保険はクラブのリスク管理体制の1つの要素に過ぎません。UKクラブは、多岐にわたるロス・プリベンション（損害防止）活動により、クレームに対するメンバーのリスク軽減のための支援策に力を注いでいます。ロス・プリベンション活動は、事故発生の根本原因に取り組むための実務的ガイダンスである「BowTie」理論から、最新クレーム情報やその防止策など、クラブのウェブサイトの定期的な更新に至るまで、広範囲にわたっています。2013年には、ウェブサイトの「ロス・プリベンション」エリアは再編され、この情報がさらにアクセスしやすくなります。乗船検査プログラムも2013年は継続されます。1990年に始まったこのプログラムは時間の経過と共に、船舶の基準を上げ、品質に対する共通認識を確保することで、クラブとメンバーが共同して取り組む形へと進化しました。すべての船主にとって難しい時期ではありますが、経済状況が回復したときに急に予防可能なクレームが多発しないよう、運航やメンテナンスの水準維持に対して警戒しておく必要があります。当クラブが今までこの分野で成功してきたことを示す具体的裏付けは、例えばUKクラブ加入のバルク船のPSC検査における欠陥事項 (deficiency) の割合が、国際グループでは最低レベルの1.82となっていることです。

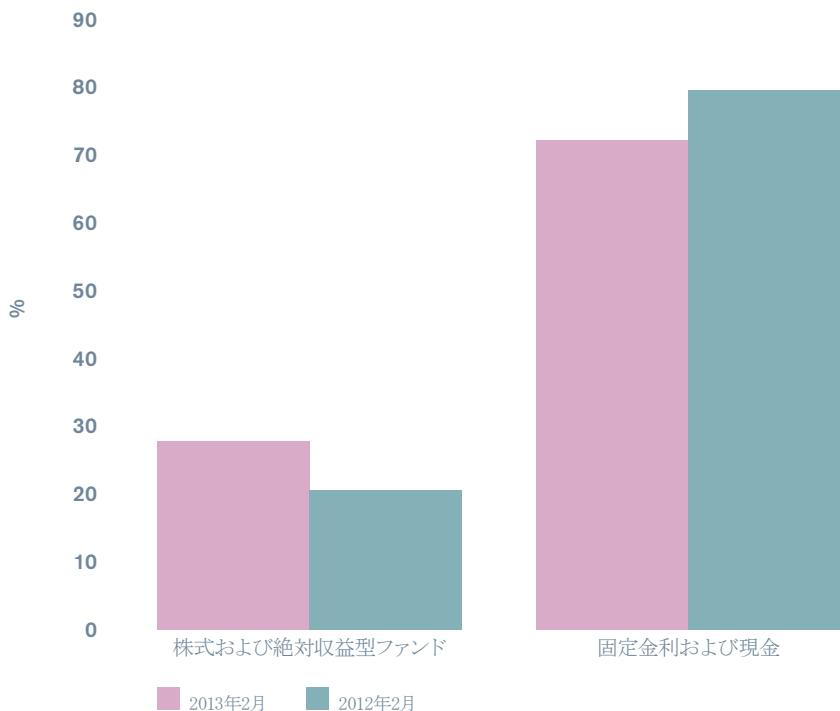
投資

今期、投資ポートフォリオは3.7%の投資利率を達成し、クラブの資産に3960万ドルを加えました。

表が示すように、当クラブはポートフォリオにおいて、昨年と比べ多少高いリスクをとりました。株式市況は、上昇傾向がしばらく続き、年度末直前に縮小しましたが、年間を通して、昨年より高いレベルで終始しました。

2012年は比較的に保守的な資産配分を維持したものの、リスク資産が好実績を記録し、その結果、投資ポートフォリオが上昇する一年となりました。国債市場からは非常に低い利益しか得られませんでしたが、より長期の債権や社債（特に信用格付けが比較的低いもの）からはより大きな利益を得ました。株式市場はドル建てでは健全な利益となり、S&P 500は15.0%上昇し、Eurostoxx 50は年度後半の強い回復のために12.6%上昇しました。新興市場は相変わらず健全な経済成長を成し遂げましたが、ほかの株式市場を下回りました。

投資ポートフォリオ





規制とガバナンス

...クラブはビジネスの全領域において、内部モデルを広く使用している

クラブの内部モデルは、規制当局や格付機関にそのリスク管理の強さを実証できる盤石な立場をクラブにもたらしました。

欧洲におけるソルベンシーII規制導入は足踏み状態で、以前設定された2014年1月1日という期限は現在非現実的と見られています。主に生命保険業界に影響を及ぼす長期保証に関する諸問題により、ソルベンシーIIを1つのパッケージとして実施したいという政策立案者の志は抑制されています。導入期限を修正し、暫定的なコンプライアンス措置を導入するための協議は現在進行中です。当クラブに対する影響というのは、2013年の初めに期待されていた金融サービス機構 (FSA) の後継者であるブルーデンス規制機構 (PRA) による内部モデルの認可が、本年のより遅い時期になると見込まれていることです。

それでも、クラブはビジネスの全領域において、内部モデルを広く使用しています。2013年2月20日にクラブが無事に組織再編を行ったときも、その一部として法人間の資本配分をするときに本モデルが使用されました。他方では、クラブの再保険プログラムの購入ストラクチャーにも使用され、その結果、理事会は各種の再保険提案がコンバインド・レシオや規制当局および信用格付機関のさまざまな自己資本査定などにもたらす影響を確認することができました。

クラブの資本効率向上、ガバナンスの合理化、そしてコンプライアンス費用の圧縮を目標とした昨年のクラブ組織再編は予定通りに行われました。香港、日本、シンガポールの各支店を除き、UK (Bermuda) の元受保険は2013年2月20日をもってUK (Europe) Clubへ移転しました。その変更に伴い、メンバーの加入条件、てん補範囲、保険料やサービスに影響を及ぼすことはありませんでした。UK (Bermuda) の上記支店の保険業は、2014年2月までにUK (Europe) の新支店に移転する予定です。





メンバーの声を聴く

すべての財務に対する当クラブの規律に基づいたアプローチは、その従来の役割を犠牲にしているわけではありません。

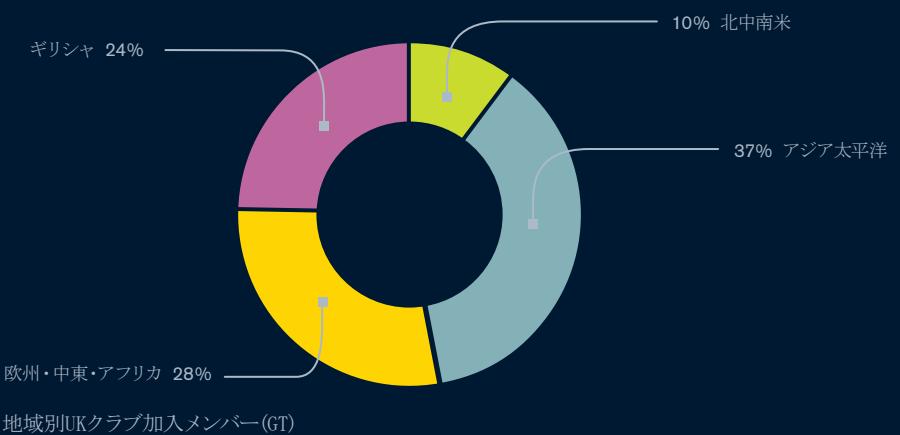
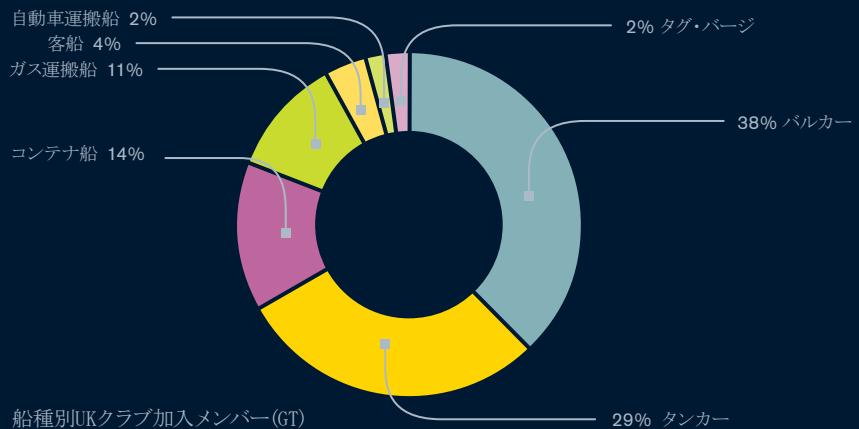
理事会は、多くの船舶部門にとって弱い市場状況である現在において、クラブの財務要件とメンバーのニーズとの間に良心的なバランスを図る必要があることをとても強く認識しています。

理事会が2013保険年度について7.5%のジェネラル・インクリースを設定したとき、2011保険年度のクレームが予想外に低く保険年度勘定に剩余が生じたことから、2.5%のディスカウントを宣言することを決めたのは、理事会がこのような認識を考慮したからです。このディスカウントにより、2011年度保険料の4回目の支払いは10%減額しました。つまり、クラブは今後の保険料の必要性を犠牲にすることなく、過年度に蓄積した資本の一部を還付することができました。

クラブの伝統的な役割を維持し、サービス提供を強化したいという志に基づき、メンバーおよびブローカーに対する「満足度調査」を再度実施させていただきました。調査の目的は2つあります。前回の2011年の調査以来、どのような進展があったのかを確認し、パフォーマンスを改善するためにさらに必要な措置を確定することです。もちろん、調査では全体の一部しか知ることはできません。そして、ブローカーとメンバーの皆様の声に毎日耳を傾ける必要性は今後も変わりません。しかし、調査は理事会とクラブ管理者にパフォーマンスを測定する手段を与え、改善の目標を設定する上でも役に立ちます。

クラブは現在も、船主が主体のP&I保険プロバイダーの中で、リーディング・クラブであり続けることを約束します。それが基本理念であり、クラブのすべての活動に影響を与えてきます。そのゴールに向けて大きく進歩してきており、今後もそれを続けていきます。





3,455 | 120m

船舶数

1億2000万 加入トン数

UK P&I CLUB



**The United Kingdom Mutual
Steam Ship Assurance
Association (Bermuda) Limited**

Managers

Thomas Miller (Bermuda) Ltd
Canon's Court, 22 Victoria Street,
Hamilton, Bermuda
Tel: +1 441 292 4724

Managers' Agents

Thomas Miller P&I (Europe) Ltd
90 Fenchurch Street
London EC3M 4ST
United Kingdom
Tel: +44 20 7283 4646

Thomas Miller (Isle of Man) Ltd

Level 2 Samuel Harris House
5-11 St Georges Street
Douglas
Isle of Man
IM1 1AJ
United Kingdom
Tel: +44 1624 645200

Thomas Miller (Hellas) Limited

PO Box 80071
5th Floor, 93 Akti Miaouli
Piraeus 185 38
Greece
Tel: +30 210 429 1200

Thomas Miller Americas

Thomas Miller (Americas) Inc
Harborside Financial Center
Plaza Five, Suite 2710
Jersey City, N.J. 07311
USA
Tel: +1 201 557 7300

Thomas Miller Insurance Services

44 Montgomery Street
Suite 1480, San Francisco,
California 94104
USA
Tel: +1 415 956 6537

UK P&Iクラブ日本支店
〒105-0022 東京都港区海岸2-1-16
鈴与浜松町ビル8階
UK P&Iクラブ日本支店
電話番号: +81 3 5442 6110

Thomas Miller Asia Pacific

Thomas Miller (Hong Kong) Ltd
Room 1201-1204, 12/F Sino Plaza
255-257 Gloucester Road
Causeway Bay
Hong Kong
Tel: +852 2832 9301

Thomas Miller & Co Ltd

Beijing representative office
Suite 15, 10th Floor,
Twin Towers (East),
B12 Jianguomenwai Avenue,
Chao Yang District,
Beijing 100022,
People's Republic of China
Tel: +86 10 5123 5025

Thomas Miller & Co Ltd

Shanghai representative office
Unit 905, Ascendas Cross Tower,
318 Fuzhou Road, Huangpu District
Shanghai 200001
People's Republic of China
Tel: +86 21 6321 7001

Thomas Miller

(South East Asia) Pte Ltd
61 Robinson Road
#12-02 Robinson Centre
Singapore 068893
Tel: +65 6323 6577

**The United Kingdom Mutual
Steam Ship Assurance Association
(Europe) Limited**

Managers

Thomas Miller P&I (Europe) Ltd
90 Fenchurch Street
London EC3M 4ST
United Kingdom
Tel: +44 20 7283 4646