



2013年度回顧

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

目錄

導言	1
財務摘要	2
優異的業績	4
有控制成長的成功續保	7
索賠	8
業內及國際熱點	10
風險管理及再保險	11
投資	12
法規與監管	14
聆聽	16

財務重點

\$4.11 | A-
前景正面

每總噸單位儲備金和混合資本

標準普爾評級

494 | 104%

儲備金和混合資本
百萬美元

綜合率
(不計互保保費折扣)

導言

聆聽

我們的一切始於聆聽。通過聆聽會員和經紀人的聲音，我們找尋並發現我們的不足之處。

然而重要的是，我們接下來的行動……

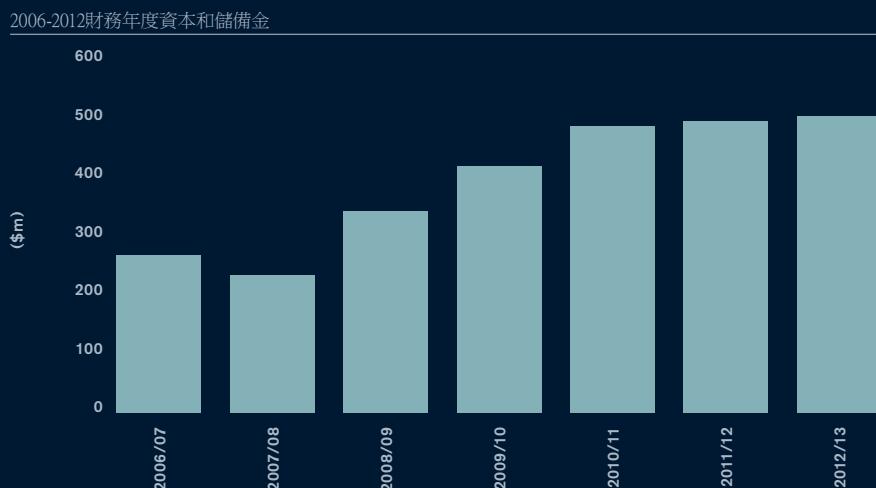
財務摘要

今年950萬美元盈餘將協會儲備金及混合資本提高到4.94億美元的新高

財務實力

- 儲備金和混合資本由4.86億美元增長至4.94億美元
- 每總噸單位的儲備金及混合資本達4.11美元
- 標準普爾評級為A-前景正面

圖示
■ 儲備金和混合資本



索賠金額

- 2012 年度50萬美元以上的索賠比2011 年顯著增加
- 小額索賠頻率保持低檔，但索賠金額攀升
- 與表現特別優異的2011年相比，2012 是較平凡的一年
- 在國際保賠組織基金項下的貸方餘額超過1億美元

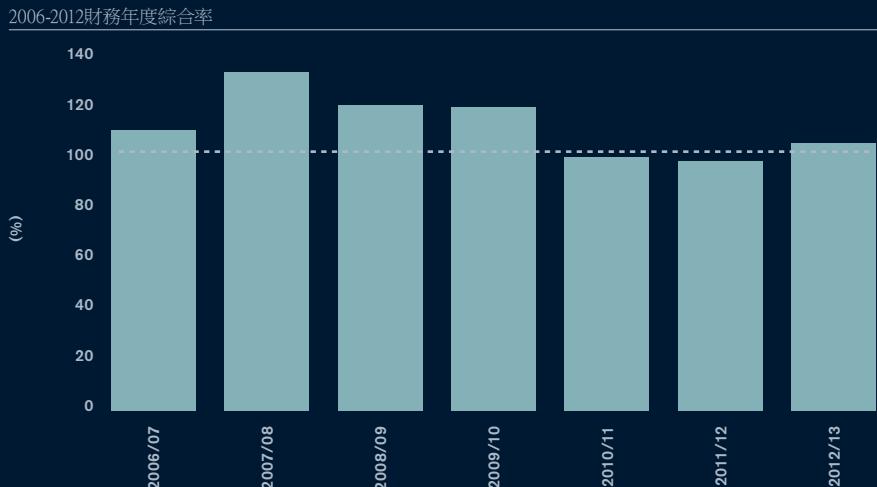
圖示
■ 國際保賠基金項下索賠分攤
■ 租船人責任
■ 傷害
■ 疾病
■ 事故
■ 貨物

2004-2012 各保險年度經過12個月發展時間的上報索賠淨額



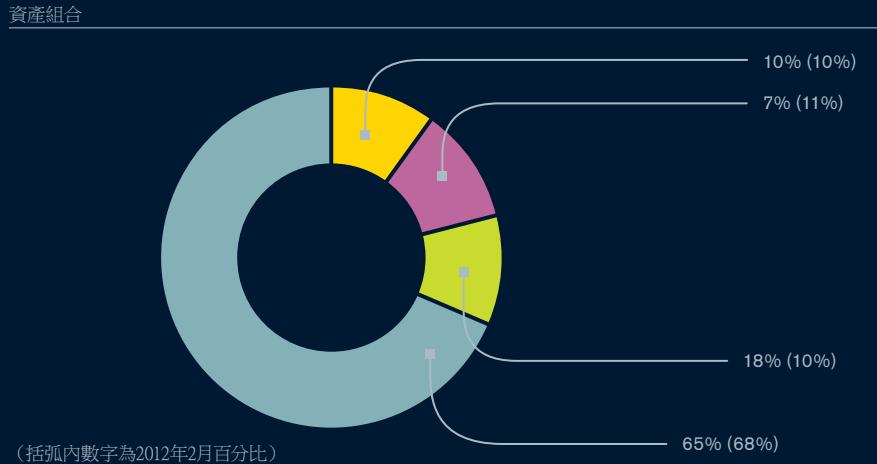
核保紀律

- 過去三個財務年度平均綜合率為100%
- 2012/2013財務年度綜合率-104%
- 謹守核保紀律



投資組合

- 2012/13年投資報酬達3960萬美元
- 投資報酬率為3.7%
- 秉承保守的資產分配



索賠發生率

- 由於航運市場蕭條，過去四個保險年度索賠發生率大幅降低
- 各類別索賠發生率均有下降
- 預計航運市場復甦時索賠發生率會回升



優異的業績

“我們的模型顯示，協會雄厚的資本實力在行業內遙遙領先，一枝獨秀。”

—標準普爾報告（2012年11月）

今年協會總盈餘達950萬美元，將協會儲備金及混合資本提高到4.94億美元的新高。這一成果主要源于在索賠成本不斷增加情況下所取得的令人滿意的核保表現和3.7%的投資回報（相當於3960萬美元的回報金額）。

雖然整體來說，這是很理想的結果，但不容任何懈怠和自滿。本財務年度綜合率為104%（不計互保保費折扣），考慮到目前索賠攀升的大環境，這仍在協會短期可接受的範圍內。然而，2012保險年度索賠增加向我們警示：儘管全球經濟增長緩慢，索賠通膨（特別是在高額索賠案件中）仍然繼續存在。因此，今後謹守核保紀律仍對在索賠週期中實現核保平衡的目標至關重要。

標準普爾評級

協會資本適足率根據標準普爾模型達到AA評級的範圍之內。

去年11月，標準普爾評級將協會的A-評級提升至“前景正面”。聯合王國保賠協會是2012年國際保賠集團中唯一得到前景正面評級的協會，未來展望樂觀。標準普爾評級提升是對協會在過去五年中在資本、核保及風險管理方面所取得成績的認可。

…聯合王國保賠協會儲備金及混合資本達到4.94億美元的新高。

\$494M







有控制增長的成功續保

協會不因追求噸位增長而犧牲品質。

市場對協會的信心造就了去年成為協會數年來最成功的續保年份之一。

市場對協會的信心造就了去年成為協會數年來最成功的續保年份之一。若不計算續保條件調整(常見的自負額提高)及國際保賠集團超額索賠再保險方案成本提高的影響，保費增長約6%。

目前船東入會噸位升至1.2億總噸。船東入會噸位增長接近300萬總噸。此外，過去幾年帶來良好業績的租船人入會噸位超過8000萬總噸。

雖然，與市場上其他噸位變化幅度相比，協會的噸位增長幅度並不顯著，但反映了協會以高品質噸位及合理保費來實現增長的目標。協會不因追求噸位增長而犧牲品質。

如今，70%的入會保費是透過經紀人或其他仲介機構。在2012年中，協會與超過75個仲介機構合作，其中許多與會員和協會都有長久的合作關係。本年度中，協會亦特別注重通過以面對面會談、刊物發佈、線上工具、各種活動及服務的方式為經紀人提供指導客戶所需的資訊。

索賠

在索賠增長的環境下，協會密切監督各種類型、不同船齡的船舶的索賠情況，以確保核保平衡，並給予行之有效的防損建議。

與索賠情況異常溫和的2011年相比，2012保險年度的索賠大幅提高。

...協會通過安排再保險實現自我保護及應對在國際保賠集團基金項下索賠的分攤。

由於2007、2008和2011保險年度取得了令人欣喜的業績，在上一財務年度中，最近幾個保險年度的索賠發展尤為令人鼓舞。整體來說，2011保險年度的發展與2003保險年度相若，是近年來表現最好的年度之一。相比之下，2012保險年度的索賠成本可能遠遠超出2011保險年度，（見圖6）。經過12月的發展期間，2012年已報索賠淨額為1.86億美元。而2011年同期為1.29億美元，2010年為1.72億美元。主要原因是高額偶發事件的索賠增多，而不是索賠發生率的增加（見圖7）。

經過12個月的發展期間，2012年低於50萬美元的已報索賠發生率與2011保險年度同期相若。這與低迷的航運大環境相符。但是，這些索賠案件金額略有增長（見圖8）。在索賠發展週期中，索賠情況的逐漸變化容易被當前航運市場的整體市場狀況所掩蓋而未能被察覺。此外，在趨勢明朗化前，這些改變的跡象通常既不規則又反復無常。因此，協會的戰略規劃充分考慮上述因素，進行資本管理、普漲及自負額設定以及購買再保險以應對極端大額索賠。

與索賠情況異常溫和的2011年相比，2012保險年度50萬美元以上的已通知索賠大幅增加。長遠來看，2012保險年度的索賠成本，在協會的同期平均年度成本中更具有代表性，這一點在圖9中顯而易見。

索賠案件的偶然性在國際保賠基金項下的索賠案件中更加明顯，圖10顯示了自1998年以來協會在國際保賠基金項下索賠案件的分攤額的發展情況（資料基於已報索賠額）。近幾年均發生了巨額索賠，但各年的案件數量和金額差異很大。協會繼續在國際保賠基金保持良好記錄，目前的貸方餘額超過1億美元。上述因素及國際保賠基金分攤機制的變化令協會在國際保賠基金的分攤份額大幅降低。在此優勢之外，協會通過安排再保險實現自我保護及應對在國際再保險基金項下索賠的分攤，預計2012保險年度將極大地受益於此再保險安排，從而有效限制了目前已報索賠的風險上限。

索賠類型

索賠類型的分析顯示了一些有趣的趨勢。最近幾個財務年度中的高額貨物索賠預估值大幅下降。50萬美元以下的小額索賠案發展穩定。大額索賠下降的主要原因是協會從第三方獲取高額追償。

去年下半年，疾病及人身傷害類索賠案的發展相對於過去幾個保險年度比預期理想。協會對此類索賠的評估持審慎態度，主要是基於近年來此類索賠成本通膨及數起高額索賠案的影響。蕭條的經濟環境無疑降低了此類索賠的發生頻率和金額。總體來說，該類索賠發展比預期理想。但如上所述，我們仍需對索賠通膨的可能性心存警戒。



索賠

圖6：截至2013年2月20日，2004-2012各保險年度已報索賠淨總額。

圖示

- 2012
- 2007
- 2011
- 2006
- 2010
- 2005
- 2009
- 2004
- 2008

總額—已報賠案

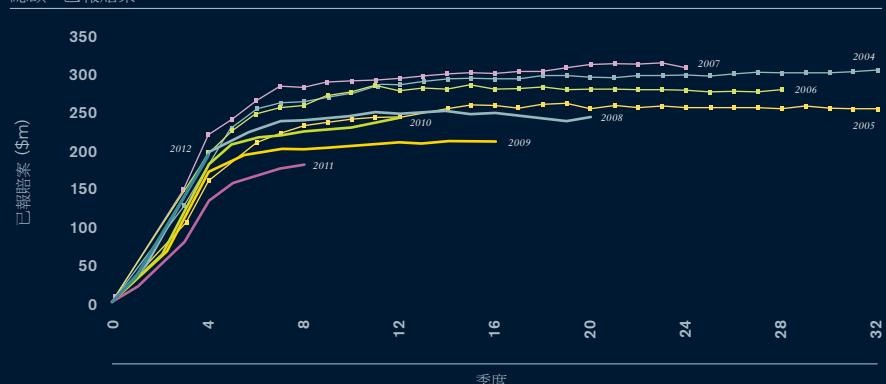


圖7：經過12個月發展期間，2004-2012各保險年度索賠發生率。

經過12個月發展期間各保險年度的索賠件數



圖8：2004-2012各保險年度經過12個月發展期間的已報小額索賠淨額(<50萬美元)

已報小額索賠淨額



已報大額索賠淨額

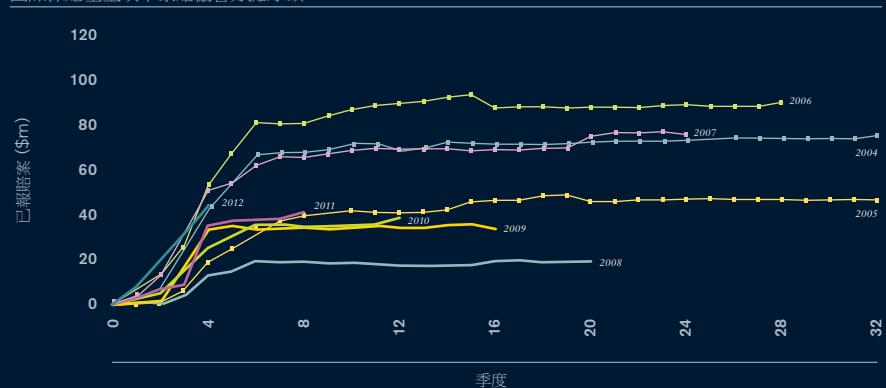


圖10：截至2013年2月20日，2004-2012各保險年度已報國際保賠基金項下索賠協會分攤淨額。

圖示

- 2012
- 2007
- 2011
- 2006
- 2010
- 2005
- 2009
- 2004
- 2008

國際保賠基金項下索賠協會分攤淨額



業內及國際熱點

協會全年繼續積極參與業內及國際保賠集團的多項事務，適時為會員提供指導建議。

在2012年中，國際制裁對航運業，尤其是對海上保險業的影響，變得更為複雜。

在2012年中，國際制裁對航運業，尤其是對海上保險業的影響，變得更為複雜。例如，條例中關於使用源自伊朗燃油的措辭令人困惑，有可能導致從事合法貿易的船東由於不知道其所添加燃油的來源而喪失保險的危險。協會管理人聯同國際保賠集團制裁工作小組下的其他協會與主管機關商談以求釐清。

海盜仍是困擾航運業的一大問題。2013年中，幾內亞灣及西非外海重大貨物盜竊及威脅船上人員的暴力事件增多。協會管理人與國際保賠集團合作，制訂並推廣波羅的海航運公會船上保全人員標準合同(BIMCO Guardcom)，方便船東雇請船上保全人員。

歐盟乘客責任條例 (PLR) 於2012年12月31日在歐洲開始實施，要求船東承擔的責任達到2002年雅典公約規定的水準。很明顯，因支援提供戰爭藍卡的協會數量不足，導致不能通過國際保賠集團分攤上述風險，所以協會管理人尋求其他再保險安排，以確保協會能夠協助擁有客船的會員，滿足他們的藍卡責任義務。

海上勞工公約 (MLC) 將於2013年8月開始生效，該公約將現存的60多套獨立的國際勞工組織標準按照當今的標準進行了整理合併。公約規定船東必須滿足多項營運和技術要求，由此給船東和保賠協會帶來極大的挑戰；公約亦同時引進一項關於滿足公約責任財力證明的新規定。

協會修訂會員章程，以便會員可用入會證書作為海上勞工公約(MLC)目前所要求的財力證明。

協會修訂會員章程，以便會員可用入會證書作為海上勞工公約(MLC)目前所要求的財力證明。海上勞工公約(MLC)生效三年後，協會將進一步修訂章程，增加更多針對遭返回國、死亡或殘障責任的財力證明的條款。雖然這並非迫在眉睫，但應注意到這將帶來更為嚴格的有關財力證明的要求。



風險管理及再保 險

再保險方案保護協會免受索賠遽增的衝擊

協會已續保了2013保險年度的再保險方案。此方案於2011年設制並通過協會內部模型的測試，在2012年的實施效果良好。尤其是方案中針對保障協會對國際保賠基金項下索賠分攤的部分，已經有望為協會2012年國際保賠基金項下索賠的高額成本提供極大的賠償支撐。除了提供針對國際保賠基金項下索賠的保障，該方案還用於保護協會免受單件超大額索賠及協會自留份額內索賠總額顯著增長的影響。

再保險只是協會風險管理的一個面向

再保險只是協會風險管理的一個面向。聯合王國保賠協會通過其廣泛的防損工作協助會員降低發生索賠的風險，對此協會深以為傲。防損措施範圍廣泛，涵蓋了為解決索賠根本原因提供實際指導的“領結”模型，以及在協會網站上定期發佈影響會員的最新索賠類型及其防範方法的有關資訊等各個方面。2013年協會網站上的防損部分將重新設計，資訊的取得將更為便利。登船評估計畫在2013年也將繼續。此項計畫始於1990年，已歷時衍化為協會與會員間之合作，以幫助提升品質標準及確保處理方法的一致性。在當前不利的航運市場情況下，船東仍須心有警戒，保證營運及維修保養的水準，以避免經濟復甦後索賠的激增。聯合王國保賠協會迄今在此方面取得的成功，可從入會散貨船港口國檢查的缺陷率看出。1.82的缺陷率仍為國際保賠集團內的最低比率之一。

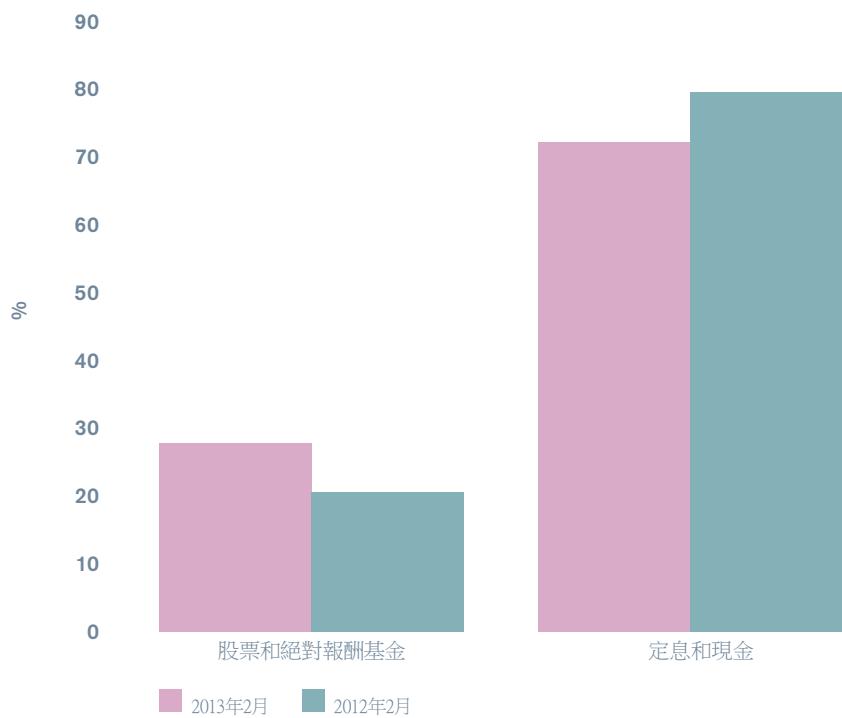
投資

財務年度內投資組合報酬率達3.7%，協會資產增長3960萬美元。

由圖表中可見，與去年相比，協會投資組合中的風險略有增加。證券投資的比率年內曾更高，但在臨近年底時證券市場強勢回升後有所降低。

儘管協會在2012年保持了相對謹慎的投資策略，但高風險資產報酬優異，投資組合也隨之受益。政府債券的收益極低，儘管長期債券和公司債券（尤其是信用評級較低的債券）的報酬較高。標準普爾500指數和歐元藍籌50指數下半年均強勢上揚，分別增長了15%和12.6%，證券市場投資隨之產生了以美元計價的健康回報。與其他證券市場相比，新興市場儘管持續提供健康的經濟增長，但表現不如人意。

投資組合





法規與監管

協會內部模型使協會能充分自如地向金融監管機構和評級機構展示其風險管理的優勢。

...協會在業務中廣泛應用內部模型。

歐盟Solvency2實施有所延誤，先前設定2014年1月1日的實施期限如今看來不切實際。政策制定者原來希望Solvency2以一完整方案推出，但此意願由於長期保證問題（主要影響人壽保險）而受阻。現在正為設定新的實施期限以及引進臨時合規措施而進行諮詢。此延誤對協會的影響是，原來預計能在2013年初獲得英國審慎監管局（前英國金融服務管理局）對協會內部模型的批准，目前預期會延緩至2013年後期。

儘管如此，協會在業務中已廣泛應用內部模型。2013年2月20日，在協會成功重組過程中，該模型被應用於資本分配。在其他方面，內部模型也被應用於購買協會再保險方案，董事會成員可以從中瞭解不同再保險方案對綜合率以及金融監管機構和評級機構所要求的資金策略的影響。

協會重組在去年如期實施。重組的目的是為改善協會的資本效率、簡化管理及降低合規成本。聯合王國（百慕達）的業務（除香港、日本及新加坡外）於2013年2月20日轉移至聯合王國（歐洲）保賠協會。會員的入會條件、保險範圍、保費及服務均不受重組影響。聯合王國（百慕達）其餘的業務預計在2014年2月之前會轉移至聯合王國（歐洲）新設的幾個亞洲分部。





聆聽

協會以謹慎態度處理一切財務事務，但仍堅持服務會員的傳統。

協會一如繼往地致力於成為船東掌控的保賠責任險領導者。

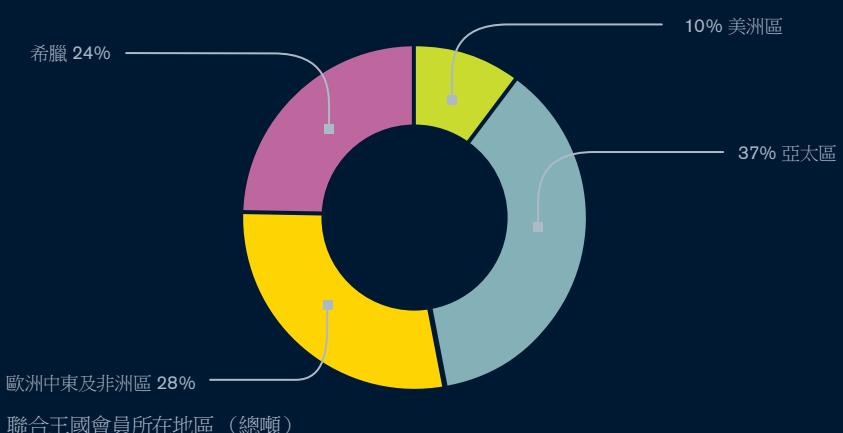
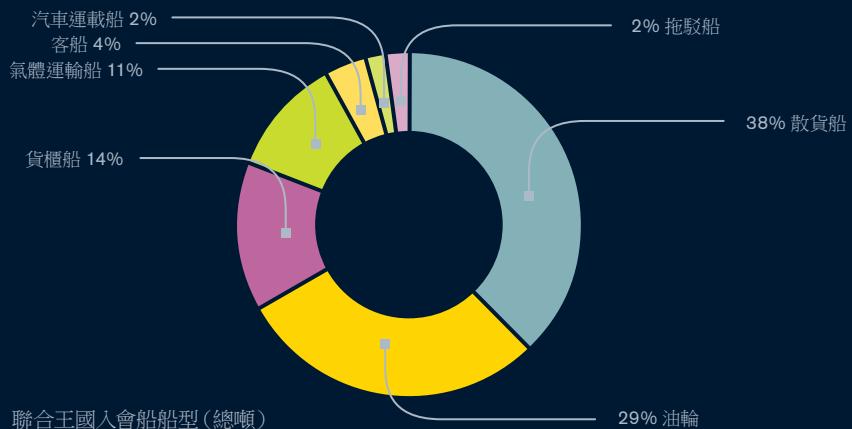
董事會深知在目前航運市場蕭條的情況下，協會在滿足財務要求與考慮會員需求中取得平衡是相當重要的。

將此原則謹記在心，董事會將2013保險年度的普漲設定為7.5%。同時考慮到2011保險年度出乎意料的低水準索賠，決定給予互保會員2011保險年度2.5%的保費折扣。折扣幅度相當於對當年最後一期（第四期）保費10%的折扣。因此，協會能夠做到在以過去幾年累積的資金回報會員的同時，不危害維持保費漸進的需求。

為堅持傳統及改進服務的一貫目標，協會再次進行了會員及經紀人的滿意度調查。該調查有兩個目的，一是瞭解自2011年調查以來所取得的進展，二是確定為進一步改善服務所需開展的工作。當然，調查結果並不能反映全部情況，所以協會還會繼續在日常工作中聆聽會員及經紀人的意見。儘管如此，調查確實成為董事會和經理人衡量協會表現的工具，並有助於設定服務改善目標。

協會一如繼往地致力於成為船東掌控的保賠責任險領導者。這是影響協會一舉一動的主導原則。協會已朝此目標邁出重要步伐，將會在未來為此目標繼續努力。





3,455 | 120m

入會船隻數

入會噸位

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 Club Japan Branch

UK P&I Club Japan Branch

8th Floor, Suzuyo-Hamamatsucho Bldg.
2-1-16 Kaigan
Minato-Ku
Tokyo 105-0022
Japan
Tel: +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