



2013年度回顾

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

# 目录

导言	1
财务摘要	2
优异的业绩	4
有控制成长的成功续保	7
索赔	8
业内及国际热点	10
风险管理及再保险	11
投资	12
法规与监管	14
聆听	16

## 财务重点

\$4.11 | A-  
前景正面

每总吨单位储备金和混合资本

标准普尔评级

494 | 104%

储备金和混合资本  
百万美元

综合率  
(不计互保保费折扣)

## 导言

### 聆听

我们的一切始于聆听。通过聆听会员和经纪人的声音，我们找寻并发现我们的不足之处。

然而重要的是，我们接下来的行动……



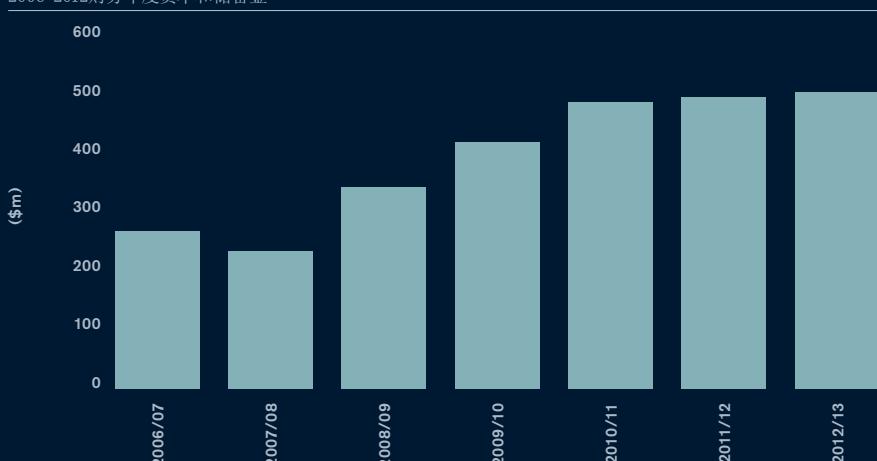
## 财务摘要

今年950万美元盈余将协会储备金及混合资本提高到4.94亿美元的新高

## 财务实力

- 储备金和混合资本由4.86亿美元增长至4.94亿美元
- 每总吨单位的储备金及混合资本达4.11美元
- 标准普尔评级为A-前景正面

2006-2012财务年度资本和储备金



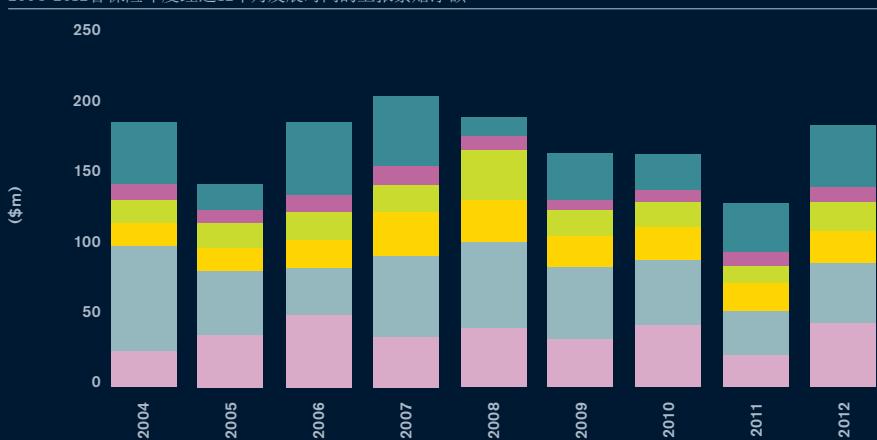
图示

■ 储备金和混合资本

## 索赔金额

- 2012 年度50万美元以上的索赔比2011年显著增加
- 小额索赔频率较低，但索赔金额攀升
- 与表现特别优异的2011年相比，2012 是较平凡的一年
- 在国际保赔组织基金项下的贷方余额超过1亿美元

2004-2012各保险年度经过12个月发展时间的上报索赔净额



图示

■ 国际保赔基金项下索赔分摊  
■ 租船人责任  
■ 伤害  
■ 疾病  
■ 事故  
■ 货物

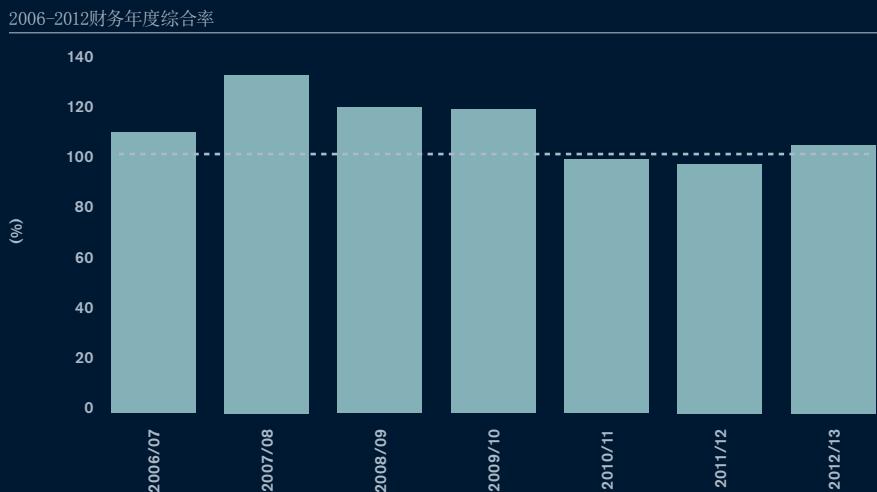


## 核保纪律

- 过去三个财务年度平均综合率为100%
- 2012/2013财务年度综合率-104%
- 谨守核保纪律

图示

- 综合率(%)不计追加保费和互保保费折扣  
... 目标

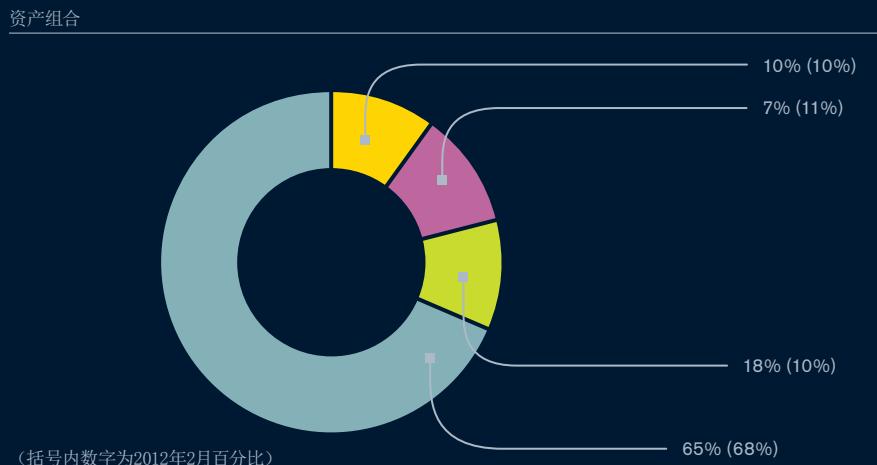


## 投资组合

- 2012/13年投资回报达3960万美元
- 投资回报率为3.7%
- 秉承保守的资产分配

图示

- 绝对回报基金  
■ 现金  
■ 股票  
■ 定息



## 索赔发生率

- 由于航运市场萧条，过去四个保险年度索赔发生率大幅降低
- 各类别索赔发生率均有下降
- 预计航运市场复苏时索赔发生率会回升

各保险年度经过12个月发展时间的赔案数量



## 优异的业绩

“我们的模型显示，协会雄厚的资本实力在行业内遥遥领先，一枝独秀。”

—标准普尔报告（2012年11月）

今年协会总盈余达950万美元，将协会储备金及混合资本提高到4.94亿美元的新高。这一成果主要源于在索赔成本不断增加情况下所取得的令人满意的保险业绩和3.7%的投资回报（相当于3960万美元的回报金额）。

虽然整体来说，这是很理想的结果，但不容任何懈怠和自满。本财务年度综合率为104%（不计互保保费折扣），考虑到目前索赔攀升的大环境，这仍在协会短期可接受的范围内。然而，2012保险年度索赔增加向我们警示：尽管全球经济增长缓慢，索赔通胀（特别是在高额索赔案件中）仍然继续存在。因此，今后谨守核保纪律仍对在索赔周期中实现核保平衡的目标至关重要。

### 标准普尔评级

协会资本充足度根据标准普尔模型达到AA评级的范围之内。

去年11月，标准普尔评级将协会的A-评级提升至“前景正面”。联合王国保赔协会是2012年国际保赔集团中唯一得到前景正面评级的协会，未来展望乐观。标准普尔评级提升是对协会在过去五年中在资本、核保及风险管理方面所取得成绩的认可。

…联合王国保赔协会储备金及混合资本达到4.94亿美元的新高。

\$494M







## 有控制增长的成 功续保

协会不因追求吨位增长而牺牲品质。

市场对协会的信心造就了去年成为协会数年来最成功的续保年份之一。

市场对协会的信心造就了去年成为协会数年来最成功的续保年份之一。若不计续保条件调整(常见的免赔额提高)及国际保赔集团超额索赔再保险方案成本提高的影响,保费增长约6%。

目前船东入会吨位升至1.2亿总吨。船东入会吨位增长接近300万总吨。此外,过去几年带来良好业绩的租船人入会吨位超过8000万总吨。

虽然,与市场上其它吨位变化幅度相比,协会的吨位增长幅度并不显著,但反映了协会以高品质吨位及合理保费来实现增长的目标。协会不因追求吨位增长而牺牲品质。

如今,70%的入会保费涉及经纪人或其它中介机构。在2012年中,协会与超过75个中介机构合作,他们中的许多与会员和协会都有长久的合作关系。本年度中,协会亦特别注重通过以面对面会谈、刊物发布、线上工具、各种活动及服务的方式为经纪人提供指导客户所需的资讯。

# 索赔

在索赔增长的环境下，协会密切监督各种类型、不同船龄的船舶的索赔情况，以确保核保平衡，并给予行之有效的防损建议。

与索赔情况异常温和的2011年相比，2012保险年度的索赔大幅提高。

...协会通过安排再保险实现自我保护及应对在国际保赔集团基金项下索赔的分摊。

由于2007、2008和2011保险年度取得了令人欣喜的业绩，在上一财务年度中，最近几个保险年度的索赔发展尤为令人鼓舞。整体来说，2011保险年度的发展与2003保险年度相若，是近年来表现最好的年度之一。相比之下，2012保险年度的索赔成本可能远远超出2011保险年度，（见图6）。经过12月的发展期间，2012年上报索赔净额为1.86亿美元。而2011年同期为1.29亿美元，2010年为1.72亿美元。主要原因是高额偶发事件的索赔增多，而不是索赔发生率的增加（见图7）。

经过12个月的发展期间，2012年低于50万美元的上报索赔发生率与2011保险年度同期相若。这与低迷的航运大环境相符。但是，这些索赔案件金额略有增长（见图8）。在索赔发展周期中，索赔情况的逐渐变化容易被当前航运市场的整体市场状况所掩盖而未能被察觉。此外，在趋势明朗化前，这些改变的迹象通常既不规则又反复无常。因此，协会的战略规划充分考虑上述因素，进行资本管理、普涨及免赔额设定以及购买再保险以应对极端大额索赔。

与索赔情况异常温和的2011年相比，2012保险年度50万美元以上的已通知索赔大幅增加。长远来看，2012保险年度的索赔成本，在协会的同期平均年度成本中更具有代表性，这一点在图9中显而易见。

索赔案件的偶然性在国际保赔基金项下的索赔案件中更加明显，图10显示了自1998年以来协会在国际保赔基金项下索赔案件的分摊额的发展情况（数据基于上报索赔额）。近几年均发生了巨额索赔，但各年的案件数量和金额差异很大。协会继续在国际保赔基金保持良好记录，目前的贷方余额超过1亿美元。上述因素及国际保赔基金分摊机制的变化令协会在国际保赔基金的分摊份额大幅降低。在此优势之外，协会通过安排再保险实现自我保护及应对在国际再保险基金项下索赔的分摊，预计2012保险年度将极大地受益于此再保险安排，从而有效限制了目前已上报索赔的风险上限。

## 索赔类型

索赔类型的分析显示了一些有趣的趋势。最近几个财务年度中的高额货物索赔预估值大幅下降。50万美元以下的小额索赔案发展稳定。大额索赔下降的主要原因是协会从第三方获取高额追偿。

去年下半年，多个保险年度的疾病及人身伤害类索赔案的发展比预期理想。协会对此类索赔的评估持审慎态度，主要是基于近年来此类索赔成本通胀及数起高额索赔案的影响。萧条的经济环境无疑降低了此类索赔的发生频率和金额。总体来说，该类索赔发展比预期理想。但如上所述，我们仍需对索赔通胀的可能性心存警戒。



## 索赔

图6: 截至2013年2月20日, 2004–2012各保险年度上报索赔净总额。

图示

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

总额—上报索赔

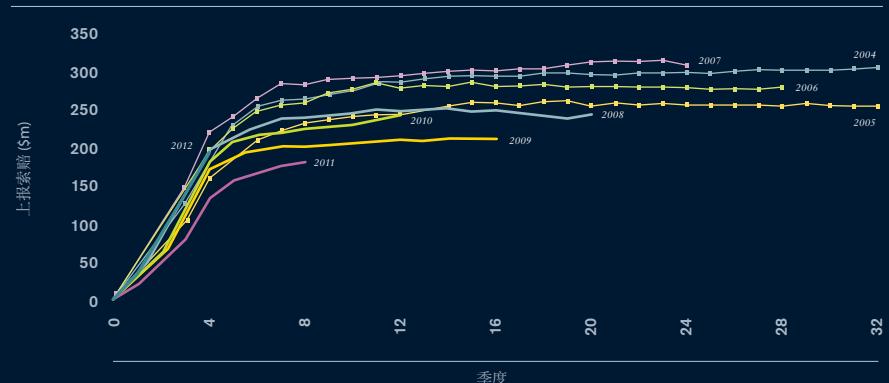


图7: 经过12月发展期间, 2004–2012各保险年度索赔发生率。

经过12个月发展期间各保险年度的索赔件数

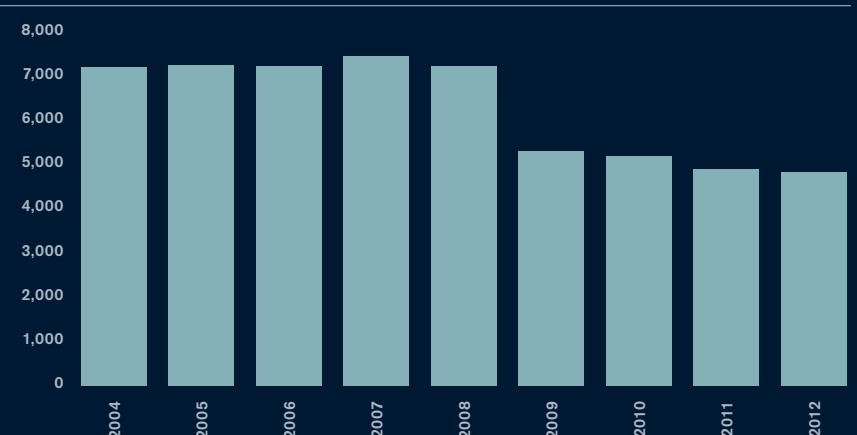


图8: 2004–2012各保险年度经过12个月发展期间的上报小额索赔净额(<50万美元)

上报小额索赔净额



图9: 2004–2012各保险年度经过12个月发展期间的上报大额索赔净额(>50万美元)

上报大额索赔净额



图10: 截至2013年2月20日, 2004–2012各保险年度上报国际保赔基金项下索赔协会分摊净额。

国际保赔基金项下索赔协会分摊净额



图示

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

## 业内及国际热点

在2012年中，国际制裁对航运业，尤其是对海上保险业的影响，变得更为复杂。

协会修订会员章程，以便会员可用入会证书作为海上劳工公约(MLC)目前所要求的财力证明。

协会全年继续积极参与业内及国际保赔集团的多项事务，适时为会员提供指导建议。

在2012年中，国际制裁对航运业，尤其是对海上保险业的影响，变得更为复杂。例如，条例中关于使用源自伊朗燃油的措辞令人困惑，有可能导致从事合法贸易的船东由于不知道其所添加燃油的来源而丧失保险的危险。协会管理人联同国际保赔集团制裁工作小组下的其他协会与主管机关商谈以求厘清。

海盗仍是困扰航运业的一大问题。2013年中，几内亚湾及西非外海重大货物盗窃及威胁船上人员的暴力事件增多。协会管理人与国际保赔集团合作，制订并推广波罗的海航运公会船上安保人员标准合同(BIMCO Guardcom)，方便船东雇请船上安保人员。

欧盟乘客责任条例 (PLR) 于2012年12月31日在欧洲开始实施，要求船东承担的责任达到2002年雅典公约规定的水平。很明显，因支持提供战争蓝卡的协会数量不足，导致不能通过国际保赔集团分摊上述风险，所以协会管理人寻求其它再保险安排，以确保协会能够协助拥有客船的会员，满足他们的蓝卡责任义务。

海上劳工公约 (MLC) 将于2013年8月开始生效，该公约将现存的60多套独立的国际劳工组织标准按照当今的标准进行了整理合并。公约规定船东必须满足多项营运和技术要求，由此给船东和保赔协会带来极大的挑战；公约亦同时引进一项关于满足公约责任财力证明的新规定。

协会修订会员章程，以便会员可用入会证书作为海上劳工公约(MLC)目前所要求的财力证明。海上劳工公约(MLC)生效三年后，协会将进一步修订章程，增加更多针对遣返回国、死亡或残障责任的财力证明的条款。虽然这并非迫在眉睫，但应注意这将带来更为严格的有关财力证明的要求。



# 风险管理及再保 险

## 再保险只是协会风险管理的一个方面

## 再保险方案保护协会免受索赔遽增的冲击

协会已续保了2013保险年度的再保险方案。此方案于2011年设制并通过协会内部模型的测试，在2012年的实施效果良好。尤其是方案中针对保障协会对国际保赔基金项下索赔分摊的部分，已经有望为协会2012年国际保赔基金项下索赔的高额成本提供极大的赔偿支撑。除了提供针对国际保赔基金项下索赔的保障，该方案还用于保护协会免受单件超大额索赔及协会自留份额内索赔总额显著增长的影响。

再保险只是协会风险管理的一个方面。联合王国保赔协会通过其广泛的防损工作协助会员降低发生索赔的风险，对此协会深以为傲。防损措施范围广泛，涵盖了为解决索赔根本原因提供实际指导的“领结”模型，以及在协会网站上定期发布涉及会员的最新索赔类型及其防范方法的有关资讯等各个方面。2013年协会网站上的防损部分将重新设计，资讯的获取将更为便利。登船评估计划在2013年也将继续。此项计划始于1990年，已历时衍化为协会与会员间之合作，以帮助提升质量标准及确保处理方法的一致性。在当前不利的航运市场情况下，船东仍须心有警戒，保证营运及维修保养的水准，以避免经济复苏后索赔的激增。联合王国保赔协会迄今在此方面取得的成功，可从入会散货船港口国检查的缺陷率看出。1.82的缺陷率仍为国际保赔集团内的最低比率之一。

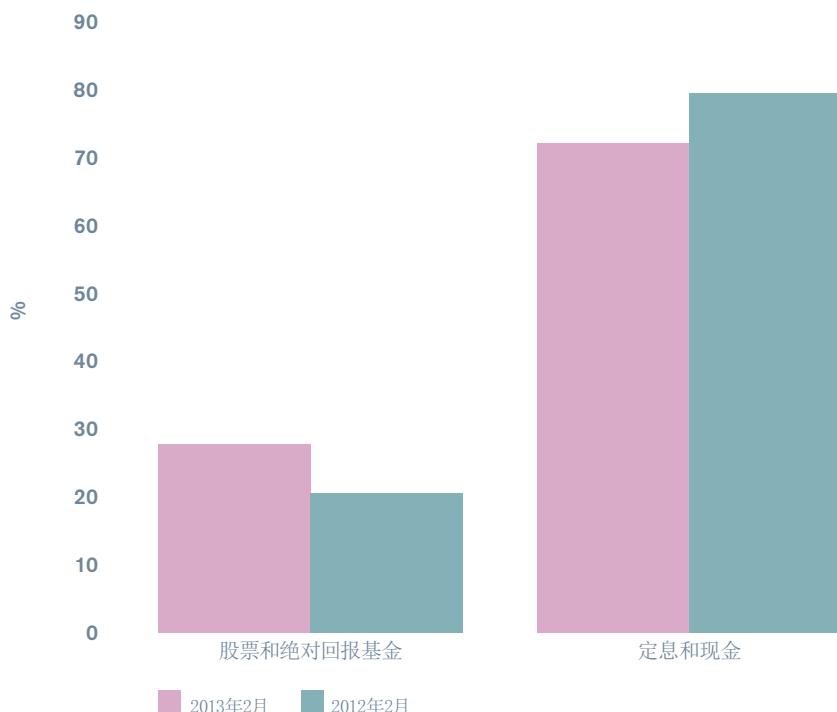
## 投资

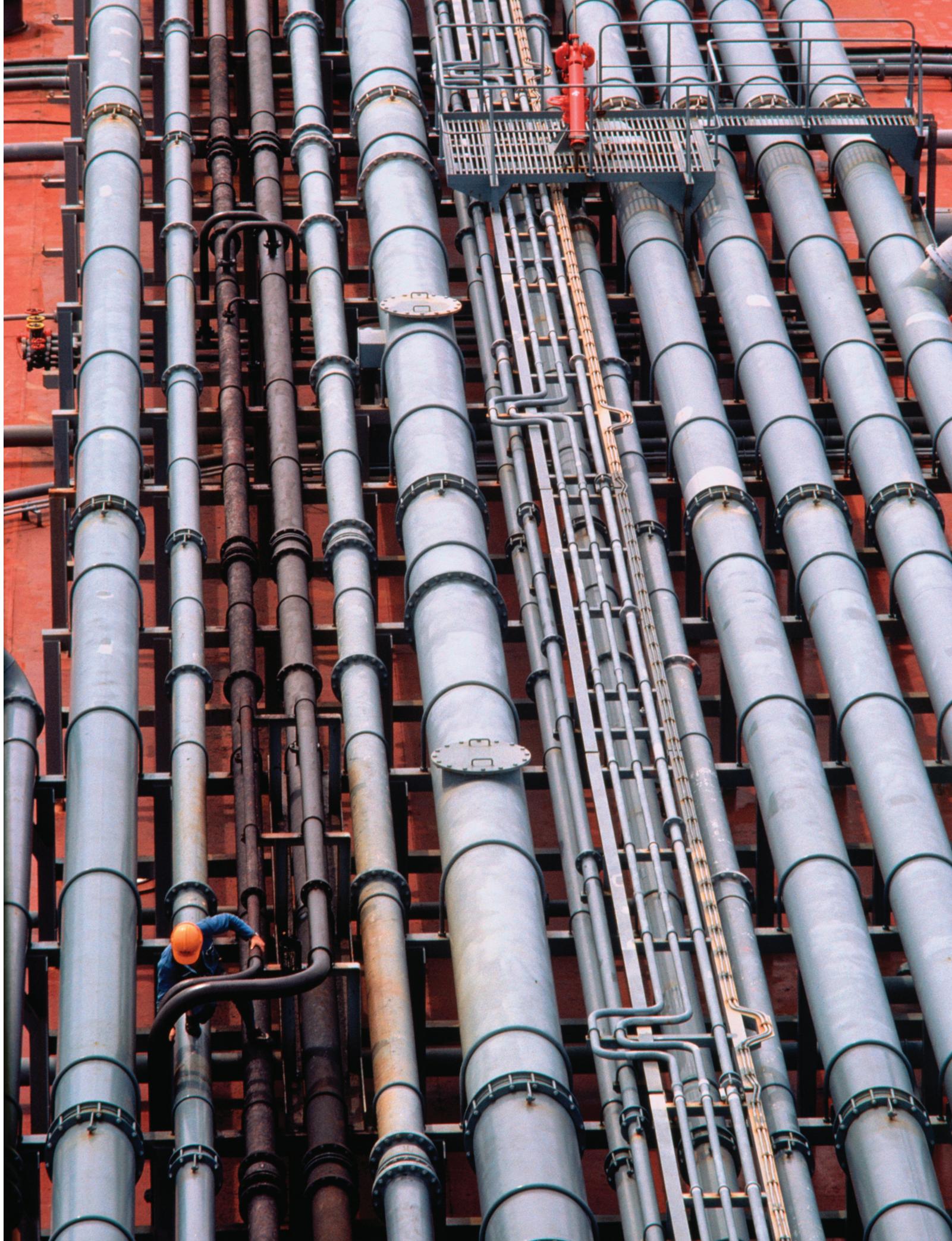
财务年度内投资组合回报率达3.7%，协会资产增长3960万美元。

由图表中可见，与去年相比，协会投资组合中的风险略有增加。证券投资的比率年内曾更高，但在临近年底时证券市场强势回升后有所降低。

尽管协会在2012年保持了相对谨慎的投资策略，但高风险资产回报优异，投资组合也随之受益。政府债券的收益极低，尽管长期债券和公司债券（尤其是信用评级较低的债券）的回报较高。标准普尔500指数和欧元蓝筹50指数下半年均强势上扬，分别增长了15%和12.6%，证券市场投资随之产生了以美元计的健康回报。与其它证券市场相比，新兴市场尽管持续提供健康的经济增长，但表现不如人意。

投资组合





## 法规与监管

协会内部模型使协会能充分自如地向金融监管机构和评级机构展示其风险管理的优势。

...协会在业务中广泛应用内部模型。

欧盟Solvency2实施有所延误，先前设定2014年1月1日的实施期限现看来不切实际。政策制定者原来希望Solvency2以一完整方案推出，但此意愿由于长期保证问题（主要影响人寿保险）而受阻。现在正为设定新的实施期限以及引进临时合规措施而进行咨询。此延误对协会的影响是，原来预计能在2013年初获得英国审慎监管局（前英国金融服务管理局）对协会内部模型的批准，目前预期会延缓至2013年后期。

尽管如此，协会在业务中已广泛应用内部模型。2013年2月20日，在协会成功重组过程中，该模型被应用于资本分配。在其它方面，内部模型也被应用于购买协会再保险方案，董事会成员可以从中了解不同再保险方案对综合率以及金融监管机构和评级机构所要求的资金策略的影响。

协会重组在去年如期实施。重组的目的是为改善协会的资本效率、简化管理及降低合规成本。联合王国（百慕达）的业务（除香港、日本及新加坡外）于2013年2月20日转移至联合王国（欧洲）保赔协会。会员的入会条件、保险范围、保费及服务均不受重组影响。联合王国（百慕达）其余的业务预计在2014年2月之前会转移至联合王国（欧洲）新设的几个亚洲分部。





## 聆听

协会以谨慎态度处理一切财务事务，但仍坚持服务会员的传统。

协会一如继往地致力于成为船东掌控的保赔责任险领导者。

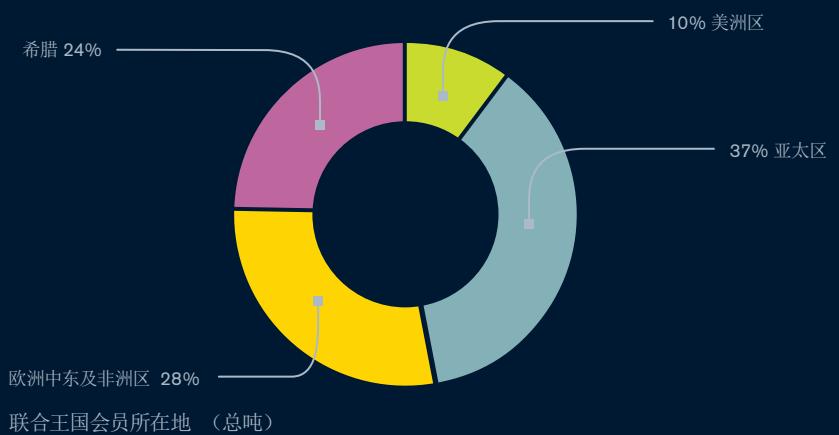
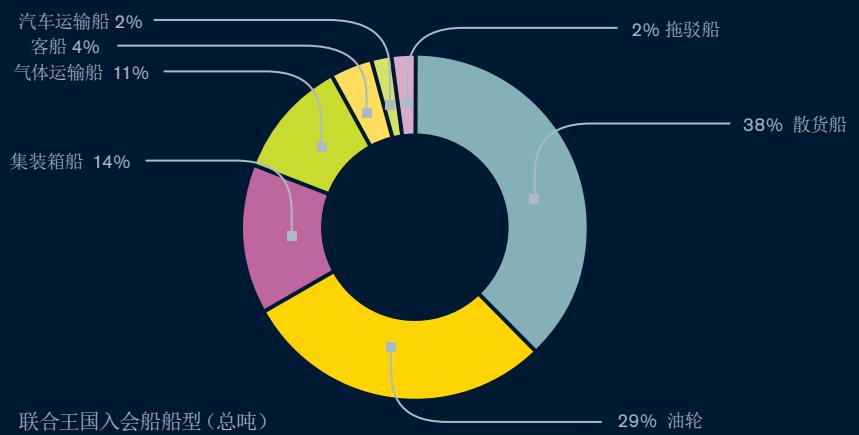
董事会深知在目前航运市场萧条的情况下，协会在满足财务要求与考虑会员需求中取得平衡是相当重要的。

将此原则谨记在心，董事会将2013保险年度的普涨设定为7.5%。同时考虑到2011保险年度出乎意料的低水平索赔，决定给予互保会员2011保险年度2.5%的保费折扣。折扣幅度相当于对当年最后一期（第四期）保费10%的折扣。因此，协会能够做到在以过去几年累积的资金回报会员的同时，不危害维持保费渐进的需求。

为坚持保持传统及改进服务的一贯目标，协会再次进行了会员及中介人的满意度调查。该调查有两个目的，一是了解自2011年调查以来所取得的进展，二是确定为进一步改善服务所需开展的工作。当然，调查结果并不能反映全部情况，所以协会还会继续在日常工作中聆听会员及中介人的意见。尽管如此，调查确实成为董事会和经理人衡量协会表现的工具，并有助于设定服务改善目标。

协会一如继往地致力于成为船东掌控的保赔责任险领导者。这是影响协会一举一动的主导原则。协会已朝此目标迈出重要步伐，将会在未来为此目标继续努力。





# 3,455 | 120m

入会船只数

入会吨位



**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.  
2-16 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