

UK P&I CLUB 

STRENGTH & STABILITY

2014年2月期決算概要

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

目次

はじめに	1
主要財務データ	2
堅調な業績	4
保険引受けの規律	5
加入船舶のプロフィール	7
クレーム	8
業界の諸問題	12
再保険とリスク管理	14
投資	16
保険の規制とガバナンス	17
資本管理	18

財務概況

\$528

自由準備金とハイブリッド資本
(百万ドル)

A

(安定的)

スタンダード&プアーズの格付け

\$4.29

1 総トン当たりの自由準備金とハイブリッド
資本

102%

コンバインド・レシオ

はじめに

クラブの資本と保険引受の規律が業界のトップレベルに戻ったことがスタンダード&プアーズに認められ、クラブはA (安定的) の格付けを取り戻しました。これはクラブにとって大変重要な出来事ですが、それ自体が目的ではありません。

クラブは財務力を取り戻した後も、最高のサービスに対する評判を維持することに同様の努力を払う必要があります。

主要財務データ

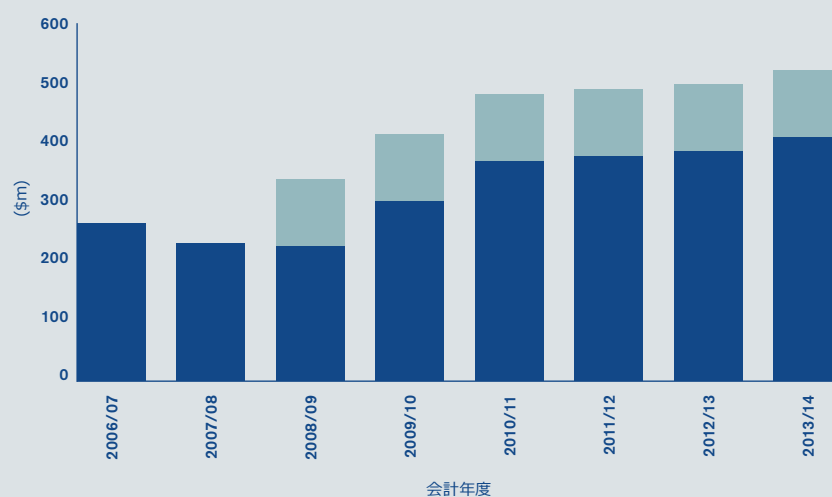
会計年度のコンバインド・レシオが102%であることは、クラブが目標としている100%を4年連続で達成していることを象徴しています。

資本金

- S&Pの格付けは[A]に引き上げ
- 自由準備金とハイブリッド資本は4億9400万ドルから5億2800万ドルに増加
- 1トン当たりの自由準備金とハイブリッド資本は4.29ドル(昨年は4.11ドル)

- 凡例
- 自由準備金
 - ハイブリッド資本

2006-2013年度の自由準備金とハイブリッド資本

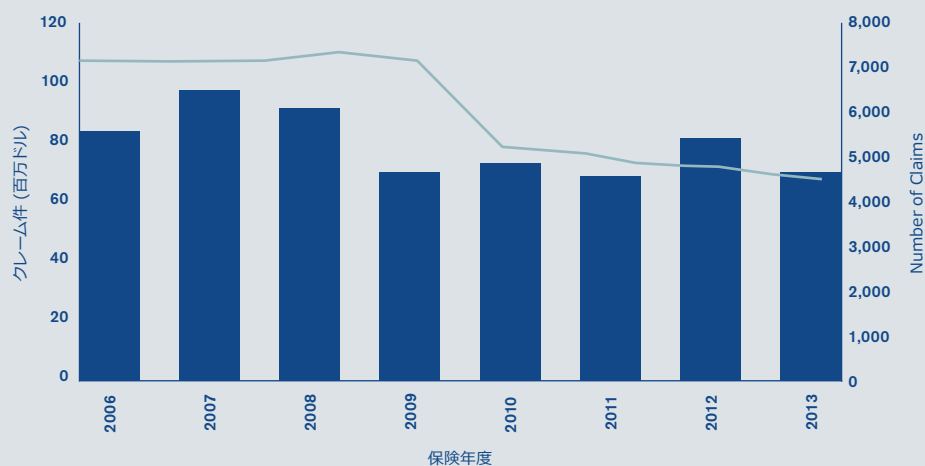


クレームの発生件数

- クラブのクレーム件数は引き続き減少
- 50万ドルを超えるクレームはほんの1%だが、総コストの60%を占める
- クレームの平均金額は上昇中。50万ドル以下の少額クレームの平均金額は10年前と比べ50%増

- 凡例
- 既報告少額クレームのコスト
 - クレーム件数

2006-2013年度の12ヶ月時点での少額クレーム(50万ドル以下)とクレーム件数



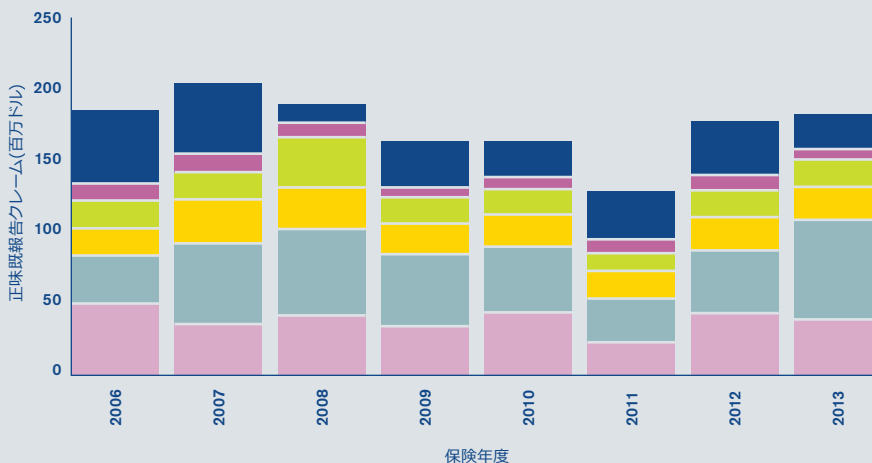
クレーム額

- クレーム総費用は2009年以降、年間4%のペースで増加
- 大型クレームの件数と規模により、クレーム金額は年度毎に変化
- プールのクレジットバランスは引き続き1億ドルを上回り、クラブのプール費用負担分は大幅に減少
- 2013年度は、12ヶ月経過時点で、近年でもっともクレーム金額の高い年度

凡例

- プール
- 用船者
- 傷害
- 疾病
- 海難
- 貨物

2006-2013保険年度の12ヶ月時点での既報告正味保険金



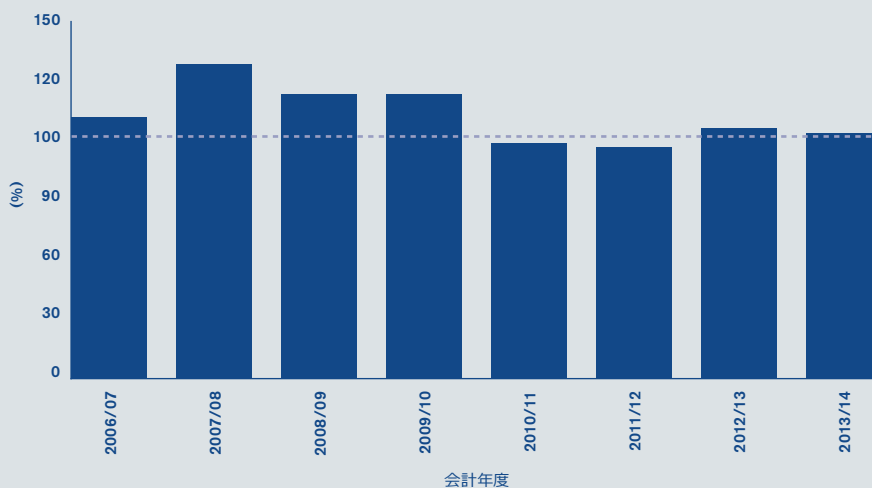
保険引受けの規律

- 2013/2014会計年度のコンバインド・レシオは102%
- 過去4年間の平均コンバインド・レシオは100%
- 過年度の大幅な改善は、2013保険年度クレームの増加を相殺

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

2006年度-2013年度のコンバインド・レシオ



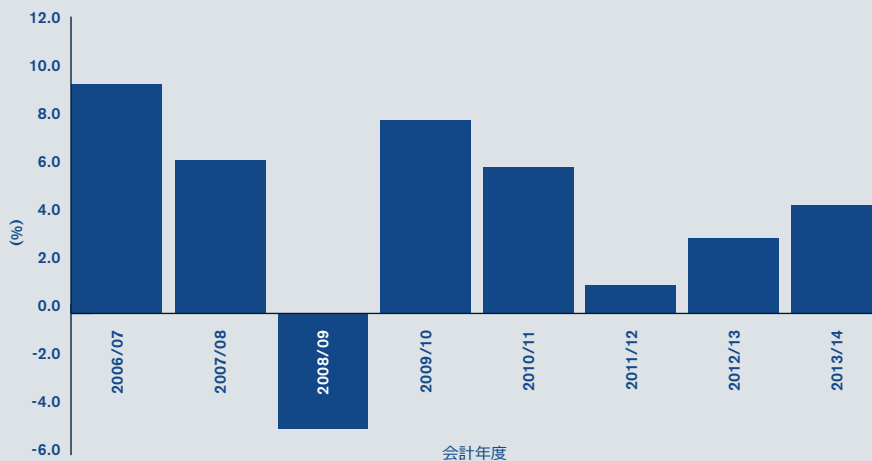
投資ポートフォリオ

- 4400万ドルの投資収益 (投資利率は 4.5%)
- 資本力の強さはより柔軟な投資戦略を可能にする
- 資産配分は引き続き保守的

凡例

- ポートフォリオの収益%

投資ポートフォリオのパフォーマンス



堅調な業績

スタンダード&プアーズによるクラブの格付けがA (安定的)に格上げされました。自由準備金とハイブリッド資本は5億2800万ドルに増加しました。

今期は為替差益もあり3000万ドルの剰余金を計上し、自由準備金は4億3000万ドルとなり、9800万ドルのハイブリッド資本とあわせて過去最高の5億2800万ドルに達しました。今期は2013保険年度のクレーム費用が増加したものの、過年度の支払備金の削減による恩恵を受けました。さらに、為替差益を加味した投資収益は4400万ドル (投資利率4.5%) と健全な結果となりました。

102%の会計年度コンバインド・レシオはクラブの目標である100%に近い数字を4年連続で維持したことになります。このコンバインド・レシオは、過去の保険年度 (特に2011年と2012年) で、いくつかの大型海難クレームが良好な結果となったこと、他の年度も全般的に予想を上回る推移であったことで、かなりの支払備金を削減できた結果です。

2013年の最終支払予想保険金は2007年以来最高で、過去5年間の平均を25%上回っています。

過去の年度の改善は2013年のクレーム上昇で相殺され、この年の不利なクレーム動向はクラブが2014年のジェネラル・インクリースを決定する際の重要な要因となりました。2013保険年度のクレーム実績は同年下半期に落ち着いたものの、他の保険年度の同時期と比較して100万ドル以上のクレーム件数が最も多い年となりました。2013年の最終支払予想保険金は2007年以来最高で、過去5年間の平均を25%上回っています。このため、本会計年度の業績は非常に頼もしいものの、2013保険年度のクレーム状況は、将来クレームが上昇する可能性を示唆し、クレーム費用に見合う保険料を維持する必要性を警告しています。

スタンダード&プアーズの格付けがA (安定的) に格上げされました。

スタンダード&プアーズの格付け

4月にS&Pの年次審査が行われ、当クラブの格付けがA(安定的)に格上げされたことが確認されました。今回、A- (ポジティブ・アウトルック) からの格上げは、クラブが資本を強化し、一貫性のある保険引受の成果を実現したことがS&Pに認められたためであり、このことは特に喜ばしいことです。

自由準備金とハイブリッド資本

\$528M



保険引受けの 規律

規律ある財務管理というクラブの公約は、市場サイクルでのバランスの取れた保険引受けをその基盤としています。これはリスクの選択と保険料率に明確に的を絞ることを意味します。

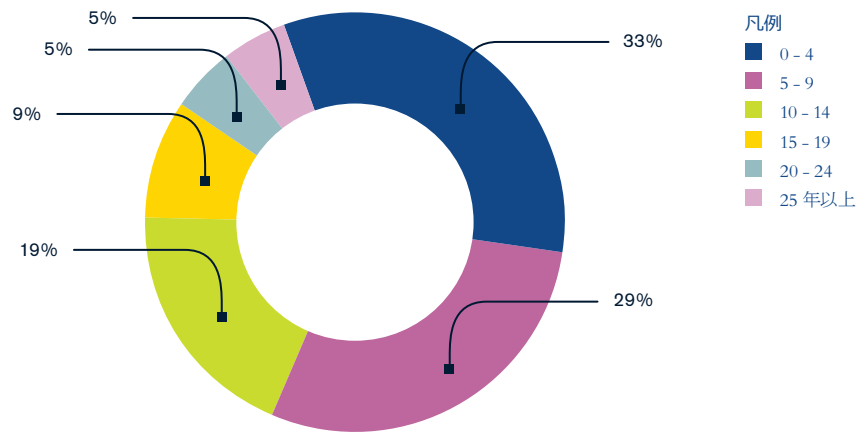
強くバランスの取れたメンバーシップを背景に、クラブの目標は引き続きクレームと保険料のバランスを保つことです。近年の会計年度コンバインド・レシオは、クラブがそのバランスを保つことができたかを示していますが、2013保険年度の経験は自己満足している余裕がないことを示しています。

クラブの加入船舶

クラブの加入船舶のプロフィールは船種別にバランスが取れており、世界の船舶フリートの構成をあまねく反映しています。クラブはどの船種においても高水準で船舶を運航するメンバーを引き続き積極的に求めています。

また、クラブは加入船舶の船齢を監視しています。現在、クラブの船舶の平均船齢は12.3年で、これはここ数年で最も若い船齢となっています。加入船舶の65%を占めるばら積み船とタンカーの平均船齢はそれぞれ8.5年と9.9年です。船齢の若い船舶は運航の初期にクレームの発生件数が高くなることもありますが、一般的に長い目でみれば船齢の若さはクレームに良い影響をもたらします。

UKクラブの加入船舶の船齢プロフィール



保険引受けの規律

また、クラブのメンバーシップも地理的に多様で、世界の船舶所有の地域別分布をあまり反映していません。

保険引受業務は一年を通して過去の年度と比較して堅調で、これは一部で減少しつつはあるものの、高レベルの新造船の引き渡しと、クラブへの関心の高まりによるものでした。当年度中、クラブは約1050万総トン（うち650万総トンは新造船）が加入する一方、750万総トンが売船または廃船によりオフリスクとなりました。最近の経験に沿って、クラブは提示された加入申込の約25%に見積りを拒否しており、品質水準維持の間接的な尺度である拒否数はクラブの理事会によって監視されています。

用船者の加入

クラブは用船者とトレーダーのために固定保険料の保険を提供しており、1年を通し8000万総トンから1億総トンの加入があり、年間5000万ドルの保険料を生み出しています。クラブは用船者としても事業を展開する多くの相互メンバーの保険を引き受け、一方で、純粋に用船者またはトレーダーとして活動する企業の保険も引き受けています。

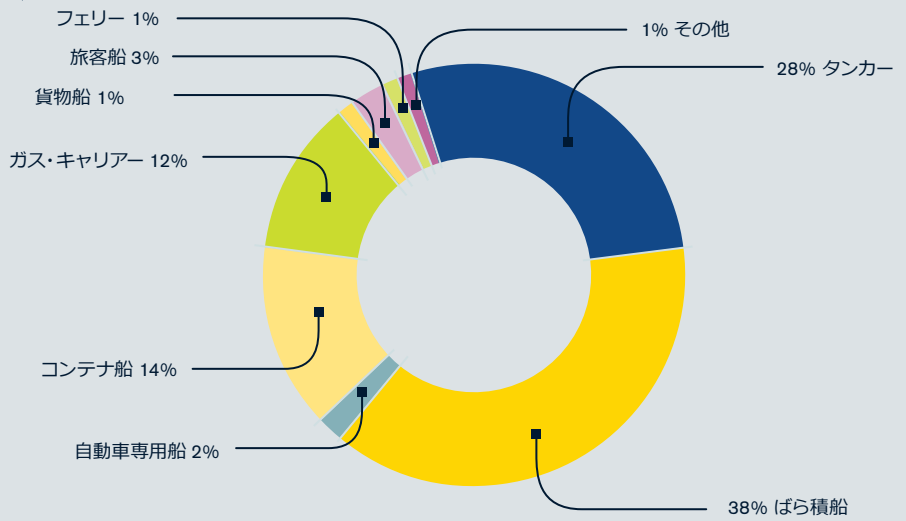
保険更改

保険更改の結果、10%と発表されたジェネラル・インクリースの数字とは異なり、クラブの保険料は全体で約7%の増加となりました。理事会はジェネラル・インクリースを決定する際に、現在の海運市場で事業を展開するメンバーの立場と、サイクル全体でクレームと保険料のバランスを保つ必要性の両方を考慮に入れました。

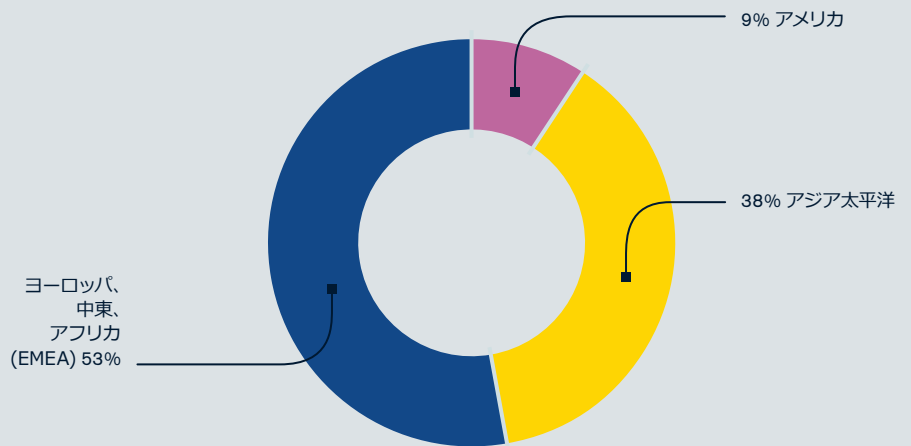
保険更改の後、相互加入の総トン数は前年の1億2000万総トンから1億2400万総トンに増加しました。また、2014年中に引渡し予定の約400万総トンの新造船の加入が、保険更改したメンバーにコミットされています。

加入船舶のプロ フィール

総トンのシェア



地域分布 (%)



3,569

船舶数

124m

加入トン数

クレーム

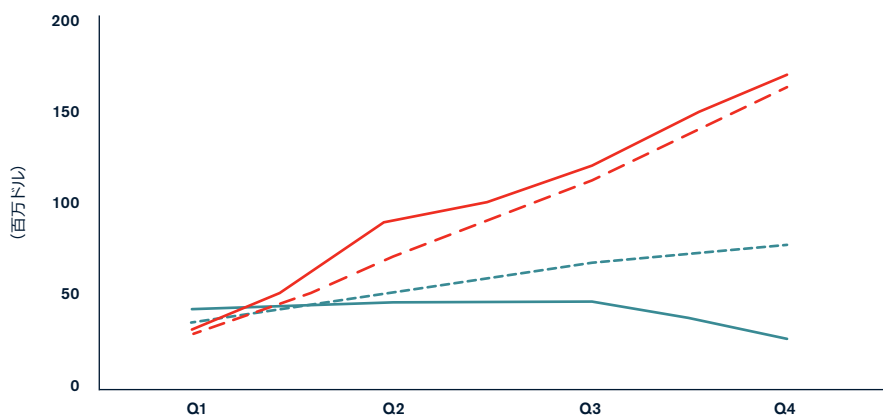
クラブの目標は、メンバーにすべての法域で比類のないサービスを提供しつつ、増加するクレーム環境を予測・管理し、同環境から身を守ることです。

概して異なるタイプのクレームは、市場周期の異なる時点でクラブの財務状況に影響します。近年当クラブは、2008年以来全体のクレーム件数が年々減少する一方、大型クレームの件数増加に大きな影響を受けてきました。この間、一部のカテゴリのクレームの平均金額は大幅に増加しています。

会計年度別のクレームの動向

下のグラフは会計年度中のクレーム費用の予測と実際のクレーム実績とを比較したものです。

図1: 会計年度中の実際のクレーム費用と予測クレーム費用の比較



今期の上半期末までに一連の大型クレームがクラブに報告されました。この傾向が続いていたら、2013保険年度は最も高額な年となっていたと思われます。下半期は比較的穏やかでしたが、2013保険年度はクレームが高額な年となり、プール・クレームを含む総費用は2012年度を12%上回るものと予測されています。

過去の保険年度については、2013年上半期末までほぼ予想値に沿っていました。しかし、クレームの報告が少なかった上、クラブのプール負担率の低下と一部の大型クレームの防御で非常に好ましい成果が得られたため、既報告クレームの総額は減少しました。この複数の要因の同時発生は、会計年度下半期における支払備金の大幅な削減を可能にしました。しかし、この削減でクラブの支払備金全体の磐石性が弱まることはありません。

2013保険年度

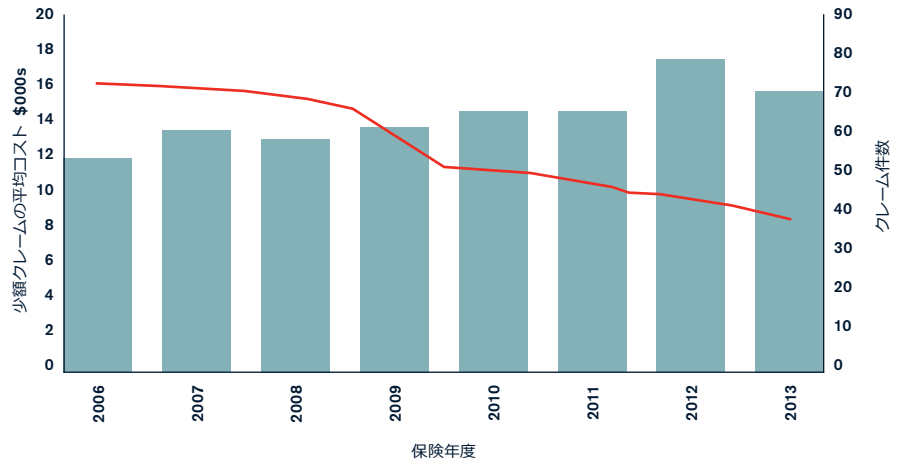
2013保険年度は前年を上回る高額な年となるでしょう。12か月経過後の既報告クレーム総額（プール拠出金を除く）は2012年の1億8400万ドルを5%上回る1億9400万ドルでした。

少額クレーム (<50万ドル)

2006-2013年度の12ヶ月経過後における平均コストとクレーム件数

図2: 12ヶ月経過後の既報告少額クレーム (50万ドル以下) とクレーム件数

凡例
 ■ 少額クレームの平均コスト
 — 100万トンあたりのクレーム件数



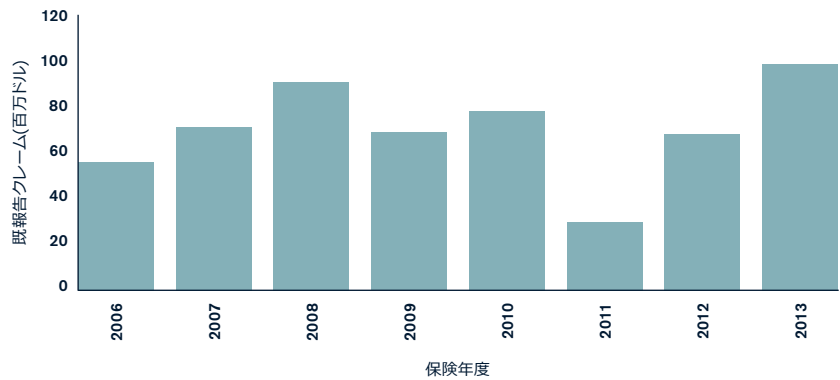
近年の二つの主要な傾向である発生件数の減少と平均費用の増加は2013年も続きました。50万ドル以下の既報告のクレームの発生件数はクラブのメンバーの加入総トン数と比較して、減少が続きました。逆に、少額クレームの平均費用は着実に増加し、各クレームの費用の平均は現在、10年前の費用を約50%上回っています。

特に憂慮されるのは、世界経済が回復する過程で、発生件数が大幅に増加する可能性が見られることで、しかも近年、平均費用が高額化していることです。

大型クレーム (>50万ドル)

12ヶ月経過後の正味既報告大型クレーム

図3: 2006~2013保険年度の12ヶ月経過後における正味既報告大型クレーム(50万ドル以上)



クラブに報告されるクレームの99%は50万ドル未満ですが、残りの1% (50万ドル以上) はいつの保険年度でも総費用の60%を占めています。こうした大型クレームの性質がより突発的であることを考慮すると、その総費用を予測するのは容易ではありません。

2013年上半期の大型クレーム、特に300万ドル以上の大型クレームの件数は近年の保険年度の件数を大幅に上回りました。こうしたクレームの発生件数は同年下半期に減少したものの、2013保険年度の大型クレームの費用は過去10年以上で最高でした。

大型クレームの件数が相対的に少ないことを鑑みると、根本的傾向を特定することは困難です。したがって理事会は再保険を購入することで大型クレームのインパクトからクラブを守ることを選択しました。この対策により保険年度の経過に伴い、2013年度の数ある大型クレームに対応できると見込んでいます。

クレーム

プール

重大な海難事故となる巨大P&Iクレームは、正にその性格により、すべての国際グループ・クラブにとってクレーム費用を不安定にさせる要因となります。不安定であるにもかかわらず、クレーム費用は明らかに増加傾向にあり、過去3年間の保険年度のクレーム費用は過去最高のレベルに達しました。

船舶の安全性が向上したにもかかわらず、大事故の発生件数は減少しているようには見えません。大型海難事故の費用は増加し、プール・クレームの件数は相対的に安定しているものの、2000万ドルを超える大型クレームの件数は過去10年間に2倍以上に増えました。

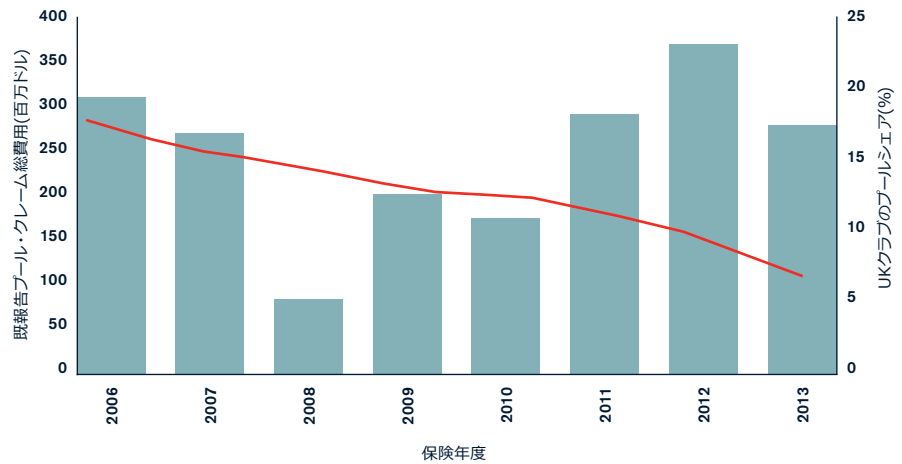
クレーム・コストが増加する中、UK クラブはプール・クレームが比較的少なく、さらにプール分担方法の変更により、近年当クラブの拠出金は大幅に削減されました。このため、クラブはプール・クレームの費用増大から身を守ることができました。

また、クラブは再保険契約を締結しましたが、これは2012及び2013保険年度が予想通りに展開すれば、大幅な回収につながるものと思われます。

プール・クレームの費用

図4: 2006-2013年度の12ヶ月経過後における再保険適用後のプール・クレームの総費用

凡例
■ プール・クレームの総費用
— UKクラブのプールシェア(%)



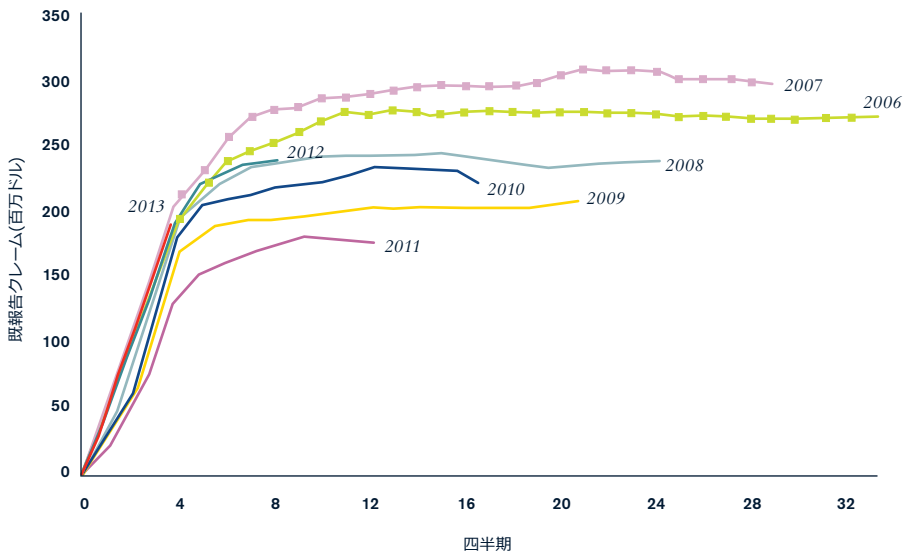
過去の保険年度

直近の保険年度の全体的なクレームは特に良好に推移しました。過去12か月間、2010、2011 および 2012 保険年度はすべて改善したので、支払備金を大幅に削減することができました。こうした改善の主要な原因は大型海難クレームの結果が予想以上に好ましかったことです。そうしたクレームはとて高額で、結果を予測するのが難しいのですが、初期の段階で慎重に支払備金を蓄えておく必要があります。クレームが進展する過程で結果がより明らかになり、一部のケースでは、予想されたより好ましい結果につながる可能性があります。

また、2012保険年度が好成績であるのは、この年に適用される当クラブのプール負担率の低下によるものでもありました。これは、プールのクレジットバランスが1億ドルを超えたクラブの最近の例外的な記録による結果です。

既報告クレーム総計

図5: 2004-2013保険年度の既報告正味クレームの推移



海上労働条約 (MLC: Maritime Labour Convention) は2013年8月に発効し、ILOの60以上の個別の基準が単一の条約に統合されました。

海上労働条約

同条約は船主に多くの運航・技術的条項の遵守を義務付け、さらに乗組員の死亡または長期的障害から発生する本国送還とクレームに関する金銭的保証を義務付け、船主にきわめて厳しい課題を提示しました。クラブは発効に備えて、MLCポケットリストをロイズ・レジスターと共同で作成し、国際海運連盟の発行したILO海上海事労働条約の適用に関するガイダンス (Guidelines on the Application of the ILO Maritime Labour Conventions) を各メンバーに配布しました。クラブはこうした実用的な手段に加えて、保険カバーを金銭的保証義務と適合させるためにルール改定を行ったため、金銭的保証の証拠としてメンバーに加入証明書(CoE)を提供することが可能になりました。

結果的には、条約の発効は順調に行われ、短期間の間にクラブの加入証明書は金銭的保証の証拠として旗国に広く受け入れられるようになりました。将来的には、MLCは1~2年以内に金銭的保証義務の範囲を拡大し、未払いの賃金に対するクレームを含め、そうした金銭的保証の提供者に対する直接請求が可能になるように、修正されるものと思われます。クラブ理事は、このような追加責任に対し相互保険の付保範囲を拡大することで対応できるか、または特別な保険が別途必要となるかをいずれ検討する予定です。

米国の COFR と IMO 支援

理事会は、1990年米国油濁法 (OPA 90) および包括的環境対策補償責任法 (CERCLA、Comprehensive Environment Response, Compensation and Liability Act) のもとで、米国の港を使用する船舶が賠償資力責任確認書 (COFR) の取得に必要な保証書を、国際グループのあるクラブが、米国コーストガードに直接発行する計画を考案したというニュースを受け、大いに憂慮しています。現在、そうした保証は専門会社のSIGCo、Shoreline、ArvakおよびWQISが行っているため、クラブは米国の油濁リスク問題に直接は関わっていません。

この計画は、国際条約の制度 (資力保証の提供を含む) を支持し、国家または地域当局の賠償資力責任を事前に保証する要求に応じないという国際グループ・クラブのこれまでの方針に反しています。この方針は海運業の国際的な性質と、世界貿易とそれを支える船主の能力は海事法の統一性によって高められるという信念を表しています。すべてのクラブはこの方針を何年にもわたって守り続け、国際グループはこの方針に基づき、複数の新しい賠償資力責任の保証義務を負担する提案を進めるべきではないと国家および地域レベルでうまく議論してきました。

UKクラブの理事会は何度かこの問題を検討しましたが、提案のメリット (COFR費用をある程度削減) よりも国家及び地域の資力保証制度を推進めることの経済的なデメリットの方がはるかに大きいという結論に達しました。

すべてのクラブは2014年6月までに現在の国際グループの方針を維持するか、または変更を支持するかについて決断を下すことになっています。結果がどうであろうと、国際グループが賠償責任問題について船主のために引き続き団結して意見を述べられるよう、すべてのクラブがその決断を守ることが重要です。

経済制裁

イランの核開発プログラムの目的に関する緊張が続き、EUおよび米国による経済制裁は2013年にさらに強化されました。特に、国防権限法 (the National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2013, “NDAA 2013”) およびその副題 IFCA (Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012) のもとで、米国の新しい経済制裁は2013年7月1日に発効し、イランのエネルギー、海運、造船および港湾部門との商取引、貴金属や各種原料の商取引、そして経済制裁が米国法のもとで課されたイラン関連の活動向けに引受、保険または再保険サービスを「承知の上で」提供することなど、多方面にわたる活動が対象となりました。クラブ管理者は他のIGメンバーと共に経済制裁の拡張の意味するものについてのアドバイス作成に参加し、さらに適用される経済制裁法を確実に遵守するため、クラブが内部的に行うべき「相当な注意 (due diligence process)」の徹底を図りました。同年EU、米国およびイラン間で協議が行われ、6か月の経済制裁の一時緩和措置が2014年1月21日に始まると発表されましたが、延長がない場合に、緩和期間中に発生するクレームの支払いは2014年7月20日以降は許可されないと米国当局が確認したことを勘案すると (船主は事実上無保険となるリスクを抱えるため) 実際には船主にとって軽減の価値はほとんどありませんでした。

経済制裁の使用は広がり続け、国家は政治的な影響を得るために軍事力の代わりに経済的圧力にますます頼るようになるのに伴い、国際海運業者とその保険業者にとってこの問題はますます複雑になるものと思われます。本年度末に向け、ウクライナの政治問題はロシアを対象とする米国およびEUの経済制裁を新たに生み出そうとしています。

再保険とリスク管理

当クラブの目的はクラブが抱えるすべての大きなリスクを特定、管理、軽減するための強固なリスク管理システムを維持することです。

クラブ独自の再保険プログラム

本概要のクレーム・セクションで述べた通り、クラブ独自の再保険プログラムは過去2年間にわたるクレームの変動を管理する上で重要な役割を果たしました。特に、プールによる保護と大型クレームに対する再保険により2012、2013保険年度に大幅な回収があるものと見込まれています。

また、クラブは少額クレームの件数急増と単一大型クレームによる悪影響についても保護しています。クラブは経済的なメリットがある場合に再保険を購入します。現在のクレームレベルにより近い保護を購入することは費用がかかりすぎ、クラブの資金を効果的に利用することにはなりません。そのため、クラブは内部モデルと、再保険ブローカーのモデル構築スキルを活用し、真の価値を生むプログラムを構築しています。これは過去2年間に明確に実証されました。

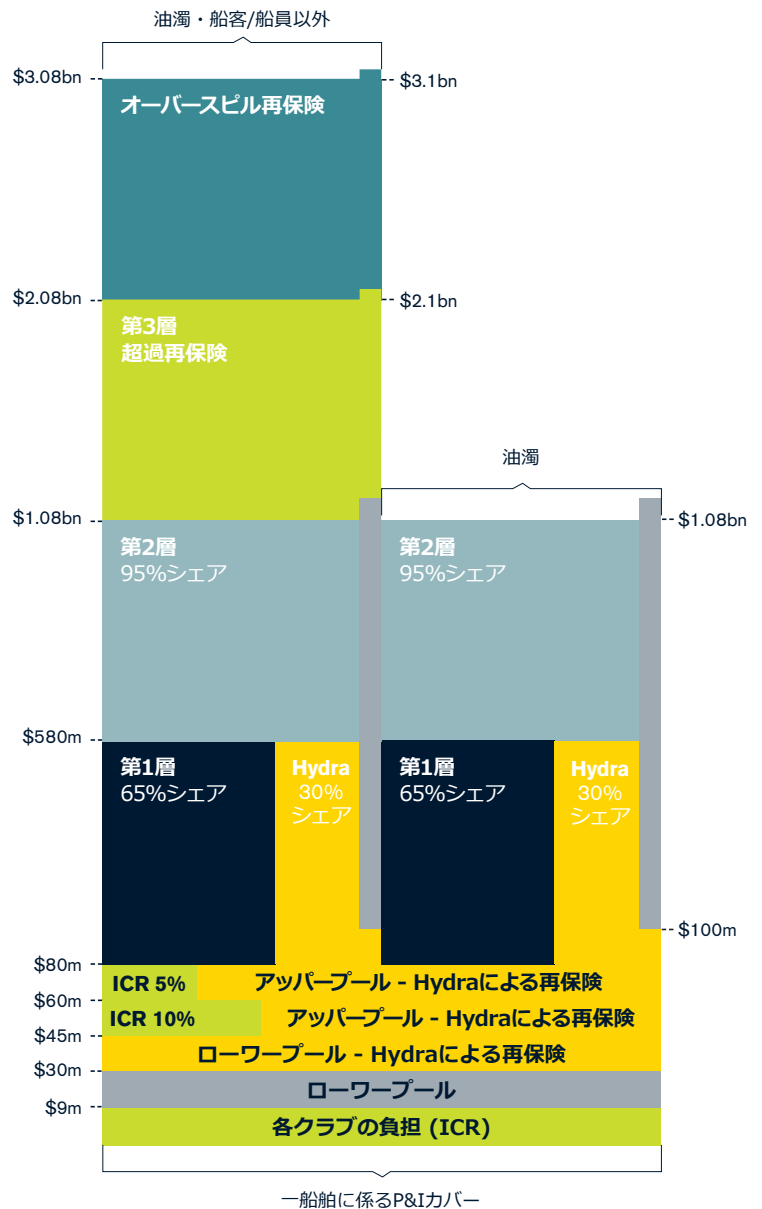
国際グループ再保険プログラム

2013年中に報告されたクレームは1件のみで、2013年はグループ再保険プログラムにとって良好な年になるものと思われます。残念なことに、レナ号と コスタ・コンコルディア号のクレームで2011/12 保険年度は、2013年に引き続き悪化し、再保険更改に大きな悪影響を与えました。こうした2件のクレームの悪化の影響と、大型海難事故の費用増加への懸念が重なり、グループの再保険者は再び、2014/15 保険年度の更改保険料の引き上げを要求しました。市場の課した保険料の引き上げの悪影響を軽減するために、国際グループは超過再保険のエクセス・ポイントを7000万ドルから8000万ドルに引き上げ、グループのキャプティブ再保険Hydraの引受け範囲を1000万ドル追加しました。グループは2013/14年の再保険プログラムを更に変更し、1億ドルから10億ドルの部分について超過再保険の5%を3年契約で2層の再保険契約を締結しました。更改時に行われたその他の変更としては米国航海に関する追加保険料をゼロに減らし、戦争リスク再保険のP&I自己負担額を10%削減したことが含まれます。

2014/15年に関しては、既存のプールのしくみを維持し、最下層は900万ドルから4500万ドル、第二の層が4500万ドルから6000万ドル（クレームするクラブは10%を負担）、第三の層は6000万ドルから8000万ドルで、クレームするクラブは5%を負担します。

グループの再保険更改で主に焦点となったことは船種別の費用配分の問題でした。料率は従来どおり設定されましたが、これは、船種別にクレーム対保険料が中長期的にバランスをとるようにするというグループの一般的目標に従って設定されました。最終的に採用されたのは、継続的に成績の良いタンカーと、ばら積み船の改善を反映したものとなっています。長期的に不均衡となっている客船は、2013/14の引き上げと、より小幅な2014/15の引き上げにより、均衡を回復するのに大きく役立つものと思われます。

2014/15年度における国際グループ再保険



メンバーのリスク管理を援助する

UKクラブはP&I業界で最も包括的なロス・プリベンション（損害防止）プログラムを採用しています。ロス・プリベンションチームはメンバーがリスクとクレームの可能性を管理するのを援助するためにリソースと知識を開発し提供し続けます。同プログラムは業界の諸問題や動向を解説するパンフレットから、メンバーのニーズに合わせて特別に開発された手法による詳しいリスク評価システムに至るまで、広範囲にわたる製品、サービスおよび情報を提供します。UKクラブのウェブサイトには、過去、現在および将来の問題に関する最新の情報と、そうした問題と取り組む方法に関する情報とガイダンスが掲載されています。

投資

クラブの目標はクラブの資本を過度な市場リスクから保護した上で、クラブの資産から優れた投資利益を得ることです。

投資収益

会計年度中の投資ポートフォリオの収益率は4.5%に達し、クラブの資産は4400万ドル（為替変動の影響を除外）増えました。

2013年は世界経済回復の持続性に対する信頼が高まり、マクロ経済の改善を背景にリスク資産にとって再び堅調な年となりました。広範な改善により連邦準備制度理事会（米国FRB）の金融政策のスタンスが予想通りにシフトし、量的緩和政策の縮小の開始が2013年末に確認されました。これにより会計年度末に再び低下する前に国債の利回りが上昇したため、国債市場にとって不安定で厳しい状況になりました。回復の影響が広がるのに伴い、国債と社債間のスプレッドが継続的に縮小したため、社債は好調でした。

S&P 500 は22%上昇し、株式市場は最大の利益を生み、他の先進国の株式市場も同様の利益を生み出しました。日経平均は会計年度の利益が32%に達し、主要市場で最高記録を遂げましたが、これは通貨安の影響を受けてやや減少しました。新興市場は政治情勢と経済成長の減速により苦戦しました。

ポートフォリオのポジショニング

理事会とクラブ管理者は2013年度中に資産運用の見直しを行いました。主な変更点は、ヘッジファンドを解約、社債を大幅に増加し、株式のウェイトを多少追加しました。

2014年2月20日現在の資産配分

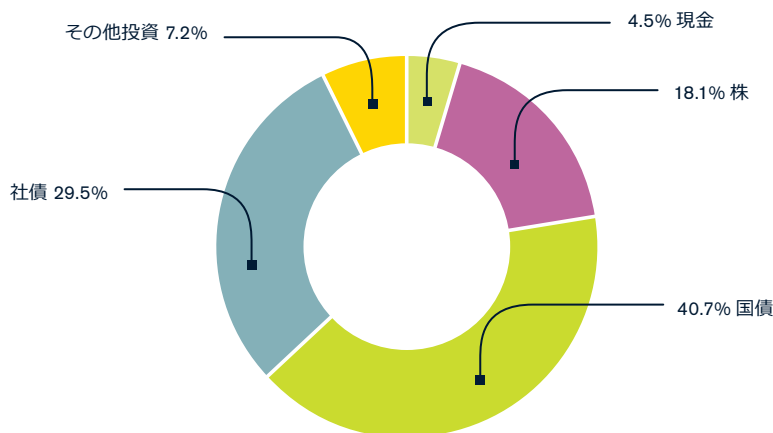


図6: 2014年2月20日現在の資産配分

保険の規制とガバナンス

当クラブの目的は全法域において規制を遵守し続けるだけでなく、健全なガバナンスのメリットを活用することでもあります。

導入が検討されているEUの保険規制、ソルベンシーIIは、ようやく2013/14年に新たな進展が見られました。導入日を2016年1月1日とする改訂に関してEU加盟国は、昨年暫定合意に達しました。クラブが同規制を完全に遵守するためのプロジェクトは順調に進んでおり、導入日の確定は歓迎できます。

クラブは内部モデルにより、様々な財政シナリオによる資本へのインパクトを検証することができます。このモデルのメリットの一例は、クラブの再保険プログラムの作成で、これは過去2年間にわたり大型クレームの発生件数とその規模に対するクラブのエクスポージャーをうまく制限してきました。

クラブは2014年中に内部モデルを規制当局に提示しその承認を得る予定です。承認が得られれば、クラブはソルベンシーIIの規制上の資本要件を軽減することができます。

資本管理

クラブのビジョンは、船主が主体的に管理し、国際海運業界に貢献する第一級のP&I保険およびその他サービスのプロバイダーになることです。

当クラブは、規制上の資本要件を満たすとともに、安定的で安全な保険業者として長期的立場を維持しつつ予測可能な保険コストをメンバーに提供するため、適切なレベルの資本を保持する必要があります。

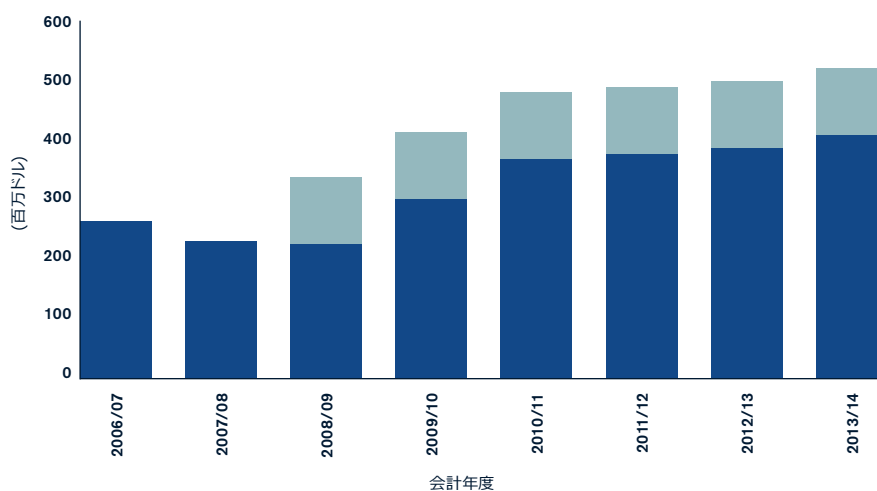
資本金

コンバインド・レシオは102%となり、2013年の投資利益によりクラブの自由準備金は4億3000万ドルに増え、9800万ドルのハイブリッド資本と合わせて、5億2800万ドルに達しました。

図7: 2006-2014会計年度2月末におけるクラブの自由準備金とハイブリッド資本の増加

2006-2014会計年度2月末におけるクラブの自由準備金とハイブリッド資本の増加

凡例
■ 自由準備金
■ ハイブリッド資本



資本要件

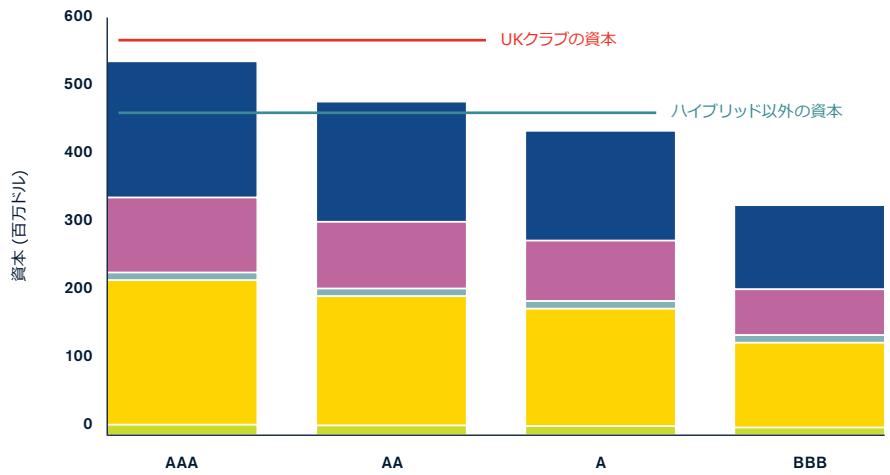
内部モデルのもとで求められる資本は、クラブがその事業全般で引き受け可能なリスク選好度に左右されますが、こうしたリスクには保険引受に関わるリスク、投資ポートフォリオに伴う市場リスク、そして再保険契約先のデフォルトに関するリスクが含まれます。

クラブの目標は、規制当局と格付け機関の要件を満たす資本の他に適切な「バッファ」を保持することです。こうしたバッファは重大事故が発生した場合でも、クラブがメンバーへの追加保険料請求を回避できるようにするために必要となります。クラブは、20件のうち1件の事故に相当する損失があっても、十分な規制上の資本があるように規制上の資本要件を上回るレベルにバッファを設定しました。これはS&P資本モデルのAA/AAAレンジに相当する資本を保有することに等しくなります。

図8: 2014年2月におけるS&Pの資本要件の構成とクラブの資本との比較

- 凡例
- 準備金リスク
 - 保険料リスク
 - 集中リスク
 - 市場リスク
 - クレジットリスク
 - 利用可能な資本の総額(TAC)
 - ハイブリッドを除くTAC

S&P保険資本モデル



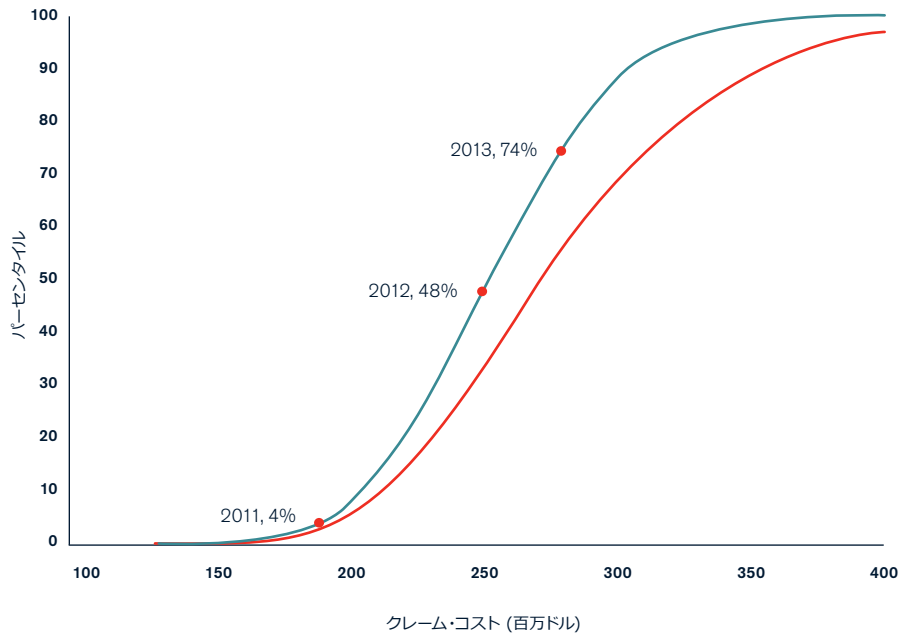
クラブの会計年度に影響する成果の範囲はクラブの内部モデルに基づくクレームの確率の頒布を見ることによって予測できます。下の表は2014保険年度の最終的クレームがどの程度になるかの確率を示したもので、これはクラブの再保険適用後、クレームが2億2500万ドル以下あるいは2億8000万ドル以上の確率が25%あることを示しています。国際グループ・プールとIG再保険プログラムはクレーム金額の範囲を大幅に縮小していますが、これはP&Iクラブと船主にとって、国際グループとその共同再保険の購入が如何に重要かを明確に示しています。

クラブの再保険およびプール再保険適用後の2014保険年度クレーム結果の確率範囲

図9: クラブの再保険およびプール再保険適用後の2014保険年度クレーム結果の確率範囲

- 凡例
- クラブの再保険適用後
 - クラブの再保険適用前

2014年度のクレーム配分



資本管理

資本源

利用可能な主な資本源はクラブの自由準備金です。ただし、クラブは、資本の効率を高め、より大きな柔軟性を持たせるために、ハイブリッド永久債の発行を通じて外部資本で独自の資本を補っています。また、クラブは規制上の資本要件を満たすために最も資本効率の高いグループ体制を確保するために過去2年間にわたって組織再編を行いました。規制当局と格付け機関は、それぞれの資本要件を満たす資本の質として、自由準備金を最高ランクのティア1に、ハイブリッド資本を2番目に高いティア2と規定しています。

資本管理

クラブは利用可能な資本が目標レベル以下になった場合に取りべき行動を決定しました。また、クラブは過度の資本を保有することを避けるために、保有するリスクとリスク選好度性向を考慮し、保有すべき資本に上限を設定しました。利用可能な資本が上限を超えた場合には、クラブは適切な対応策を図ります。対応策にはメンバーへの資金の返還も含まれます。

UK P&I CLUB



UK P&I CLUB GLOBAL NETWORK

