



# PROTECTION & INDEMNITY

Renewal 2021/22 Commentary





# 目次

下の項目をクリックすると該当箇所へ移動します。

はじめに	3
2021 年度契約更改	3
再保険	4
サイバー・リスク	6
<b>P&amp;I クラブの財政状況</b>	
American Club	7
Britannia	7
Gard	8
Japan	8
London	9
North	9
ShipOwners	10
Skuld	10
Standard	11
Steamship	11
Swedish Club	12
UK Club	12
West	13
P&I マーケット・データ	13
P&I データ比較	14
Fixed P&I マーケット	16
Aon 連絡先	17



## はじめに

2020 年度契約更改は、P&I クラブが保険料収入への取り組みを行ったこともあり、「検討作業中」の状態が続きました。予想通り多くのクラブでジェネラル・インクリースが再び議題に上るようになりました。ジェネラル・インクリースをアナウンスしない選択をした P&I クラブでも保険料率が大きく引き上げられ、ロス・レコードが良好でないメンバーに対してさらに保険料率の引き上げがなされるだろうことを明言していました。

次年度更改はより楽観的でいられればよいのですが、すべての兆候は保険料の引き上げを示唆しています。世界経済の大部分と同様に海運業も不況である状態においては、これは悩みの種が増えることにほかなりません。P&I クラブのこうした対応は正当と認められるべきでしょうか？ 肯定的な見方もあれば、そうでない見方もあるでしょう。国際グループ加盟 P&I クラブ全体を通じて自由準備金は安定しており、投資収益の結果が良好であったことで今のところ大きな変動は見られません。当然のことながら、COVID-19 が引き続き先行きを不透明にしているところが多分にあることに注意しなければなりません。

個々のメンバーのロスレシオに関係なく、全てのメンバーに対して一律に保険料の引き上げを行うための手段としてジェネラル・インクリースの適用が議論されました。実際、保険経理やリスク・モデリングの観点からすると、昨年度の結果が良好でないからということになるのでしょうか。しかしながら、保険料の引き上げを求める際には、そのような単一的なアプローチではなく、より高度な分析に基づくアプローチをするべきであると私たちは考えています。クラブ自体のパフォーマンスや市場動向と連動する形で各メンバーのリスク・プロファイルの詳細な分析がなされること勧めています。

## 2021 年度契約更改

以前から申し上げてきましたが、保険料率がこの 10 年間で大きく下落し、クラブが資金不足の状態にあることは厳然たる事実です。良好な投資収益で保険料収入の減少をカバーすることができました。今年度は休航による保険料返戻の影響もあり、保険料はさらに目減りするでしょう。特に客船ではこの傾向が顕著で、影響を受けたクラブは少数ですが、客船は国際グループ再保険料を多く負担しているため、それに対する影響も気になります。

COVID-19 の国際グループへの影響はさほどではありませんが、世界全体の保険市場への影響は深刻です。そのため、国際グループ加盟 P&I クラブが独自にマーケットで手配している再保険には影響が及ぼされ、独自再保険料の増加はメンバーが支払う保険料に転嫁されることになります。

今年度の特徴は高額クレームの増加です。プール・クレームはすでに 3 億ドルに届く勢いで、昨年同時期の 1 億ドルを大きく上回っています。これらは各クラブで分担することになりますが、分担金の収支勘定は過去 10 年度の成績に基づいてなされます。

ここまで暗いニュースが続きましたが、ここ数年度は結果が良好だったことを忘れてはなりません。自由準備金が増加しましたし、昨年度も例外ではありませんでした。突然の方針転換を促すものではありませんが、保険料の高騰を緩和する手立てを考える時期に来ていると思います。一部のクラブが保険料を返戻したことは賛辞に値しますし、それが有効なマーケット・ツールとして機能したことも理解できます。しかしながら、メンバーにとっては返戻よりも保険料が低い方を望んでいるものと私たちは確信しています。

国際グループ再保険プログラムは 2 年更新の 2 年目にあたり現状維持となり、COVID-19 の免責もありません。しかしながら、いわゆる「Fixed premium entry」は国際グループ再保険の対象でないため COVID-19 の免責が新設される可能性も十分に考えられます。

投資収益に常時依存するのが得策でないことは明らかです。もし今年度も投資収益が良好なのであれば、自体が収束するまでの間、それを使ってメンバーに対するサポートを行うべきです。

もしそれができなければ、契約更改はどのようになるのでしょうか？ ジェネラル・インクリースと、場合によってはさらに免責額の引き上げがあり得ます。もう少し時間が経てばジェネラル・インクリースがどの程度になるか見通しが立ちますが、今のところの予想ではかなりの引き上げがあるものと見られています。

保険料収入の減少は S&P にも関わってきます。収入減少の改善に時間がかかれば格付けにそれなりの影響があります。強固な財政を全面に押し出しているクラブであっても、格付けが引き下げられる可能性が常にあることを念頭におく必要があります。格付け「A」を達成できなかったクラブにとって状況はさらに深刻で、財政状況が良好なクラブとの格差が拡大します。クラブ間の経営統合の可能性が再び取り上げられることもあり得ます。

次年度契約更改が難しいことは誰もが予想していることです。保険料率の引き上げを緩和する手立てはあるのでしょうか？ ロスレシオの低いメンバーに対して何らかのケアがなされるべき時期に来ていると思います。加入条件についても種々検討することをお勧めします。検討の幅が広いものもあれば、それほどでもないものもあるでしょう。次年度契約更改ではできるだけ多くのオプションを検討し、場合によっては保険への転嫁ではなく、ご自身で一部のリスクを保有することも考えていただくことも必要かもしれません。

クラブの運営費に関して、在宅勤務で万全とはいかないでしょうが、在宅勤務が避けられない状況で、費用をかけて国内外のオフィスを維持する必要があるでしょうか。次年度契約更改では、クラブがメンバーと正しく向き合い、加入増を優先して引き受け規律にプレが生じたりすることの無いようにすることが必要です。

今年度は悪い意味で皆さんの記憶に残るでしょう。現在の困難な状況を乗り越えて行くためにクラブがどのようなサポートを提供できるか示すべきときです。





## 再保険

### 国際グループ・プール

クレームが 1000 万ドルを超えると国際グループ・プールが発動します。この額を引き上げるよう大手クラブからプレッシャーがあるものの据え置かれたままです。近い将来に金額が引き上げられる可能性はありますが、他の条件は変わらないとみています。

この 10 年間はプール・クレームが比較的少ない年度がほとんどで、プールクレームが非常に多かった 2006 年度と比較するとはるかに少ないことから、このような見方をしています。プールクレームが少ないのは海運不況によるもので、貿易量が少ないので船舶運航に伴う事故の発生率が低いという考え方もできます。その一方で、海運業の品質水準が向上した、あるいは、たまたま現在の状況になっているという考え方もあります。大型クレームの原因が何であれ、2019 年度と 2020 年度はプール・クレームが再び増加傾向を示していることに間違いありません。

2019 年度に発生した大型クレームには、後述の GOLDEN RAY や MSC GAYANE、6000 万ドルに上るクレームとなった RO-RO 貨物船 GRANDE AMERICA の全損事故が含まれます。客船のクレームもありましたし、コンテナ船の岸壁・ガントリークレーンとの接触事故もありました。以前発行した刊行物でも述べたことがありますが、国際グループ再保険においてコンテナ船がバルカーと同じ「ドライバルク」としてカテゴリー分けされているのは公平でないように思います。興味深いのは、RO-RO 貨物船、特に自動車船のクレームが目立っており、その動向に注目するクラブが増えていることです。

### 「2020 年度はプール・クレームの成績が過去 10 年度のうちに最悪となる可能性があります」

COVID-19 が頻繁に取り上げられ、P&I 業界においてどのような形で大型クレームが発生することになるかが議論されています。今のところそのような大型クレームが発生する兆候は多く見られていません。COVID-19 に起因するプール・クレームは 3 件ありますが、残念なことに全て Carnival group に属する Princess Cruises の客船で発生しています。全般的にみると、これらのクレームが大きな影響を及ぼすことはないと思われます。3 件あわせてもクレーム額は 6000 万ドルを超えない程度とみられています。

2020 年度はプール・クレームの成績が過去 10 年度のうちに最悪となる可能性があります。6 ヶ月経過した時点では、2020 年度のプール・クレーム総額は、2 番目に額の大きい 2012 年度と比較しても 2 倍近くあります。2020 年度の大型クレームには STELLER BANNER と WAKASHI といった VLOC の座礁事故があります。一方で、HOEGH XIAMEN のような自動車船の事故も続いており、コンテナ船によるガントリー・クレーンとの接触事故も発生しています。

プール・コストはメンバーが負担する費用のうち大きな割合を占めています。クラブ会計の透明性を確保するために、こうしたコストの計算および計上が実際どのようにして行われるか、既発生未報告クレーム（または既報告クレーム）についてどのような規定があるのか、より詳細な情報 P&I クラブから提供されることを期待します。

### 国際グループ超過損害額再保険

国際グループ超過損害額再保険の成績は 2011 年度を境にしておおむね良好に推移しています。

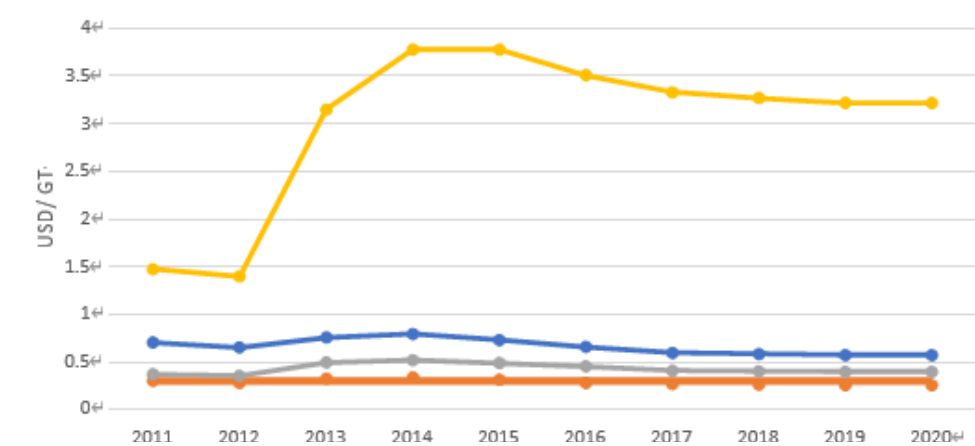
2011 年度には、P&I 保険の歴史上で最大と 2 番目に高額となった COSTA CONCORDIA と RENA のクレームが発生しました。その後の成績が良好だったことと、当時の再保険市場の状況を反映して、国際グループ再保険料率は 2014 年度をピークに年々減少していきました。

2019 年度はある意味転換期と言えます。2012 年度以来の成績悪化となり、2019 年度に発生した GOLDEN RAY のクレームは、およそ 4 億 5000 万ドルに上るとみられており、再保険市場への影響が懸念されます。

International Group Pool Incurred Claims Based Upon Historical Thresholds (USD Millions)<sup>↔</sup>

Months <sup>↔</sup>	2011 <sup>↔</sup>	2012 <sup>↔</sup>	2013 <sup>↔</sup>	2014 <sup>↔</sup>	2015 <sup>↔</sup>	2016 <sup>↔</sup>	2017 <sup>↔</sup>	2018 <sup>↔</sup>	2019 <sup>↔</sup>	2020 <sup>↔</sup>
6 Months <sup>↔</sup>	60.30 <sup>↔</sup>	153.90 <sup>↔</sup>	96.70 <sup>↔</sup>	76.80 <sup>↔</sup>	48.70 <sup>↔</sup>	36.10 <sup>↔</sup>	16.60 <sup>↔</sup>	101.50 <sup>↔</sup>	87.10 <sup>↔</sup>	294.00 <sup>↔</sup>
18 Months <sup>↔</sup>	252.20 <sup>↔</sup>	462.70 <sup>↔</sup>	324.30 <sup>↔</sup>	189.90 <sup>↔</sup>	253.20 <sup>↔</sup>	116.40 <sup>↔</sup>	243.50 <sup>↔</sup>	425.40 <sup>↔</sup>	411.30 <sup>↔</sup>	
30 Months <sup>↔</sup>	285.10 <sup>↔</sup>	457.50 <sup>↔</sup>	322.10 <sup>↔</sup>	206.90 <sup>↔</sup>	292.30 <sup>↔</sup>	129.90 <sup>↔</sup>	272.90 <sup>↔</sup>	190.80 <sup>↔</sup>		
42 Months <sup>↔</sup>	278.00 <sup>↔</sup>	457.80 <sup>↔</sup>	374.80 <sup>↔</sup>	215.00 <sup>↔</sup>	285.70 <sup>↔</sup>	143.50 <sup>↔</sup>	294.40 <sup>↔</sup>			
54 Months <sup>↔</sup>	289.70 <sup>↔</sup>	453.40 <sup>↔</sup>	403.90 <sup>↔</sup>	215.50 <sup>↔</sup>	293.60 <sup>↔</sup>	140.30 <sup>↔</sup>				
66 Months <sup>↔</sup>	289.10 <sup>↔</sup>	455.50 <sup>↔</sup>	409.80 <sup>↔</sup>	220.10 <sup>↔</sup>	297.50 <sup>↔</sup>					
78 Months <sup>↔</sup>	284.00 <sup>↔</sup>	418.40 <sup>↔</sup>	418.50 <sup>↔</sup>	206.50 <sup>↔</sup>						
90 Months <sup>↔</sup>	283.70 <sup>↔</sup>	392.20 <sup>↔</sup>	437.00 <sup>↔</sup>							
102 Months <sup>↔</sup>	280.50 <sup>↔</sup>	383.50 <sup>↔</sup>								
114 Months <sup>↔</sup>	280.20 <sup>↔</sup>									

International Group XSRI Rates History<sup>↔</sup>





MSC GAYANE は同じく 2019 年度に発生した 1 億ドルを超えるクレームです。国際グループ再保険の前回更改では料率が据え置かれ、しかも有効期間が 2022 年 2 月 20 日までと 2 年更新にすることができました。これは更改に携わった国際グループの保険ブローカーによる成果と言えるでしょう。

下記に現在の料率を示していますが、国際グループの再保険委員会がカテゴリによる振り分けの見直しを実施しない限り 2021 年度に料率の変更が行われることはなさそうです。ジェネラル・インクリースを適用するクラブが増えており、P&I 保険市場が値上げ基調となっている中でも、メンバーにとってはよい結果が得られています。

前述のとおり 2020 年度はプール・クレームの成績が近年にないほど悪化する可能性があります。今のところ 2020 年度に発生したプール・クレームはいずれも 1 億ドルを超えないものとみられていますが、船骸撤去費用など、プール・クレームに含まれる費用は急激に高騰することがあります。2020 年度はまだ 3 分の 2 ほど経過したところですが、過去のデータでは冬季の北大西洋でプール・クレームが多く発生しています。もし同じ傾向をたどれば、保険年度が終了するまでの間にさらに大型クレームが発生することになるかもしれません。

国際グループ再保険の料率はおそらく変更ないものと思われませんが、国際グループの保険成績が悪化していることと、再保険市場が経上げ基調であるのに 2 年更新による据え置きが実施されることのギャップによって、2022 年度に国際グループ再保険の更改が行われる際には相当の困難が伴うものと予想されます。

#### 2020 International Group XSRI Rates

USD/ GT	TANKER (DIRTY)	TANKER (CLEAN)	DRY	PASSENGER
2020	0.5747	0.2582	0.3971	3.2161







## サイバー・リスク

新しいテクノロジーとサイバーソリューションの活用は今後も海事セクターにおいて発展を続けていくことでしょう。船上のものや陸上のものとは問わず、船舶によるシステムプラットフォームへの接続は今まで以上に増えていくと思います。安全と効率化の観点から、そのような発展は多くの利益を期待させるものですが、テクノロジーへの依存度が高くなるにつれて、サイバーセキュリティとサイバーリスク管理について海運界の関心が高まることになるでしょう。それに伴って、2017年のことですが国際海事機関（IMO）が海事サイバーリスク管理に関するガイドラインを作成しました（MSC-FAL.1/Circ.3）。

このガイドラインは海事サイバーリスクに関する高度な助言とリスク管理フレームワークを規定しています。これらは既存のリスク管理プロセスに組み入れることが可能で、IMOがすでに確立したセーフティおよびセキュリティ管理の実行を補足するものです。

「… 対応が済んでいない場合は、サイバーリスク管理について安全管理システム（SMS）へ記載することが推奨されます。」

下記は IMO のリスク管理フレームワークの主要な項目です。

- **Identity** : サイバーリスク管理に対する個人の役割および責任を明確にし、妨害を受けた際に船舶の運航にリスクをもたらすシステム、財産、データ、性能を特定する。
- **Protect**: リスクコントロールのプロセスと対策、およびサイバー事象に対する保護を行い、船舶の運航継続を確保するための緊急時対応計画を実行する
- **Detect**: サイバー事象を的確に検知するために必要な行動を検討し実施する
- **Respond**: 回復力を備え、船の運航に必要なシステムやサイバー事象により障害が発生したサービスを復旧するための行動および計画を検討し実施する
- **Recover**: Identify measures to back-up and restore cyber systems necessary for shipping operations impacted by a cyber-event. サイバー事象の影響を受けた船舶の運航に必要なシステムをバックアップし復旧するための対策を策定する。

2017年6月IMOによりResolution MSC.428(98)決議がなされました。これにより、2021年1月1日以降、最初に行われるISMによる会社のDocument of Complianceの年次審査までに安全管理システムにサイバーリスク管理を適切に取り込むことが推奨されています。まだそれが完了していない多くの船主にとっては、サイバーリスク管理と備えについて安全管理システムに盛り込むことになる時期が遠からずやってくるということです。

P&I 保険の観点からすると、クラブのルールには、サイバーリスクの免責規定はありません。しかしながら、サイバー攻撃によって P&I 保険の対象となる責任が生じた場合、サイバー攻撃がルールで免責されている戦争あるいはテロ行為に該当するかどうか判断しなければなりません。サイバー攻撃が P&I クラブのルールに規定されている戦争危険の除外を発動させるケースもあり得るということです。2021年1月に有効となるIMOの決議に関連があるということは、国際グループ加盟 P&I クラブのルールが旗国の要求を全て満たすことを規定していることも念頭におく必要があります。安全管理システムの証書の不備があったり、サイバーリスク管理の取り込みが適切になされていない場合、P&I クラブのカバーが受けられなくなる恐れもあります。サイバーリスクや P&I 保険への影響については、Aon の P&I 担当チームへお問合せください。

サイバーセキュリティの備えに関するご質問・お問合せがごありの場合は、Aon の貴社担当へご連絡ください。サイバーソリューションと対策についてご案内申し上げます。Aon の Cyber Solution Team を通じて、Stroz Friedberg 社のコンピュータ犯罪に関する事故対応や分析・解析サービスのご提供が可能です。Aon は HudsonCyber 社とも協力関係にあり、現代の脅威に対する備えとして、海運企業向けに包括的かつまとまりのある、柔軟性に富んだサイバーセキュリティプログラムをご提供することも可能です。





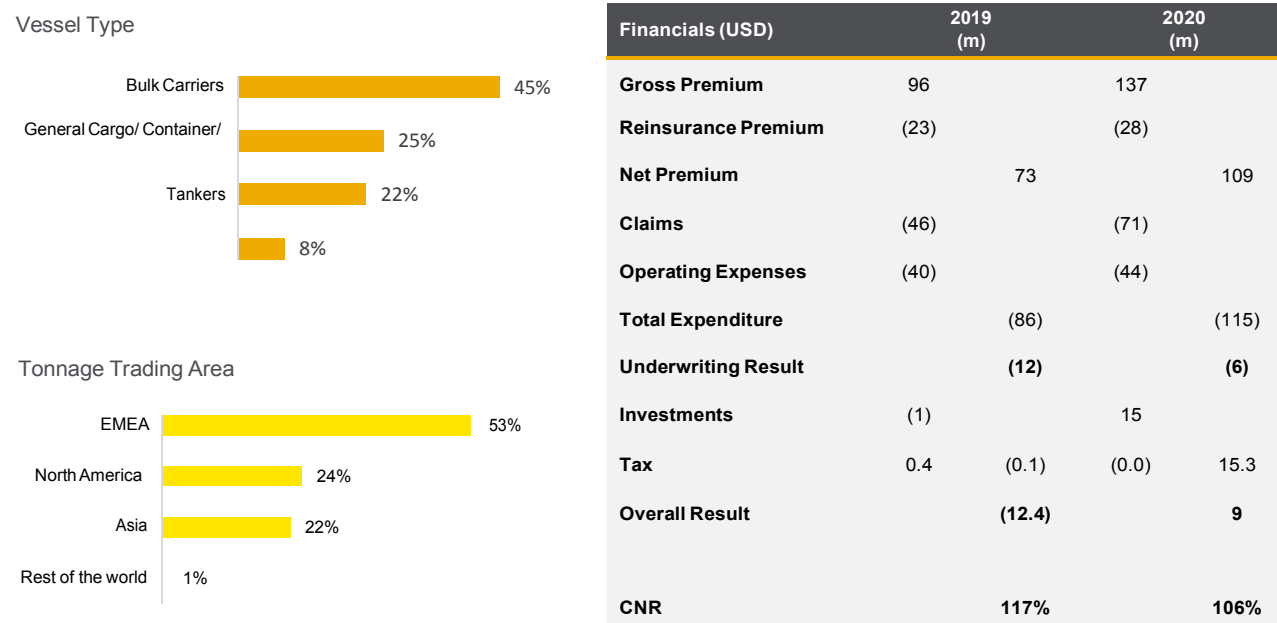
# American



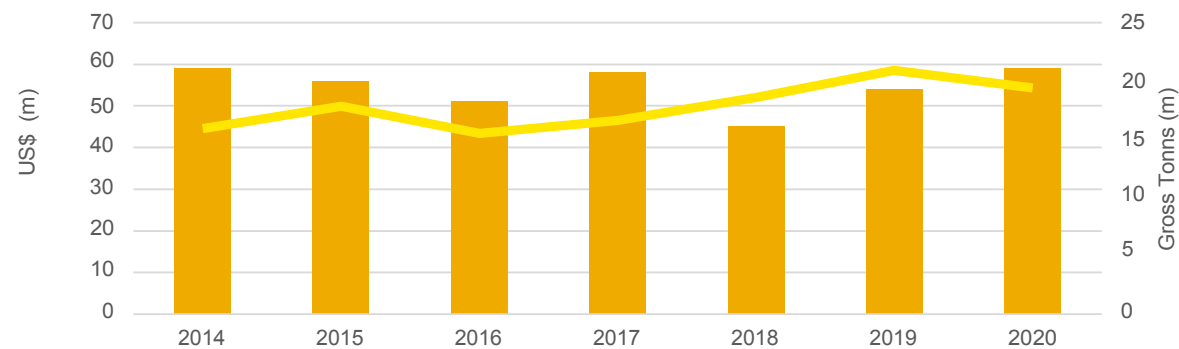
S&amp;P Rating: BBB- (Stable)

Combined Net Ratio	106%	Investment Return	10.6%	Entered Tonnage	19m GT
Underwriting Result	-USD 6m	Overall Result	USD 9m	Free Reserves	USD 59m

クラブがメンバーのニーズに重点をおいて取り組んだ結果、2019 年度から 2020 年度にかけて 95%のメンバーに加入を継続いただいています。Eagle Ocean Marine の寄与はおおきく、American Hellenic Hull は継続的に収益を上げる状態となりました。パンデミックにも関わらず、クラブはメンバーにたいしてシームレスなサービスを提供して参ります。 **Tom Hamilton Chief Underwriting Officer**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	59	56	51	58	45	54	59
Entered Tonnage (m)	16	18	16	17	19	21	19



2020 figures include the supplementary calls announced in 2019.

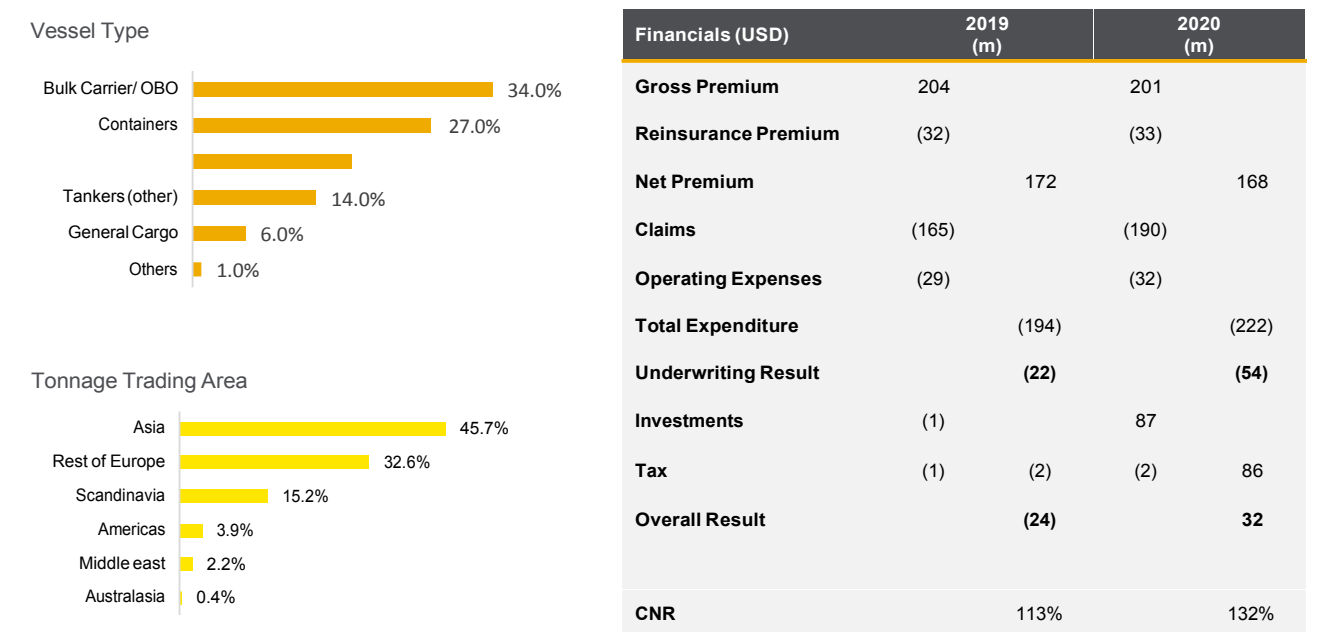
# Britannia



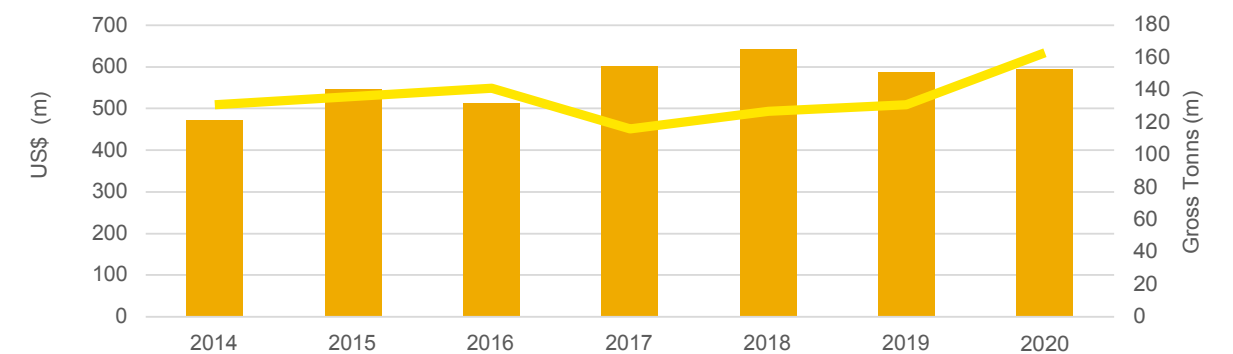
S&amp;P Rating: A (Stable)

Combined Net Ratio	132%	Investment Return	7.1%	Entered Tonnage	163m GT
Underwriting Result	-USD 53m	Overall Result	USD 32m	Free Reserves	USD 594

2019 保険年度はチャレンジの年でしたが、直近 5 年の平均コンパインド・レシオは 103%でした。(スタンダード&プアーズ(S&P)社の信用格付け A(安定的な)に加え、財務力格付け“AAA”から明らかである)強固な財務力と高品質なサービスが私たちの強みです。 **Andrew Cutler, Chief Executive Officer**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	472	546	513	601	642	588	594
Entered Tonnage (m)	131	136	141	116	127	131	163







## Gard

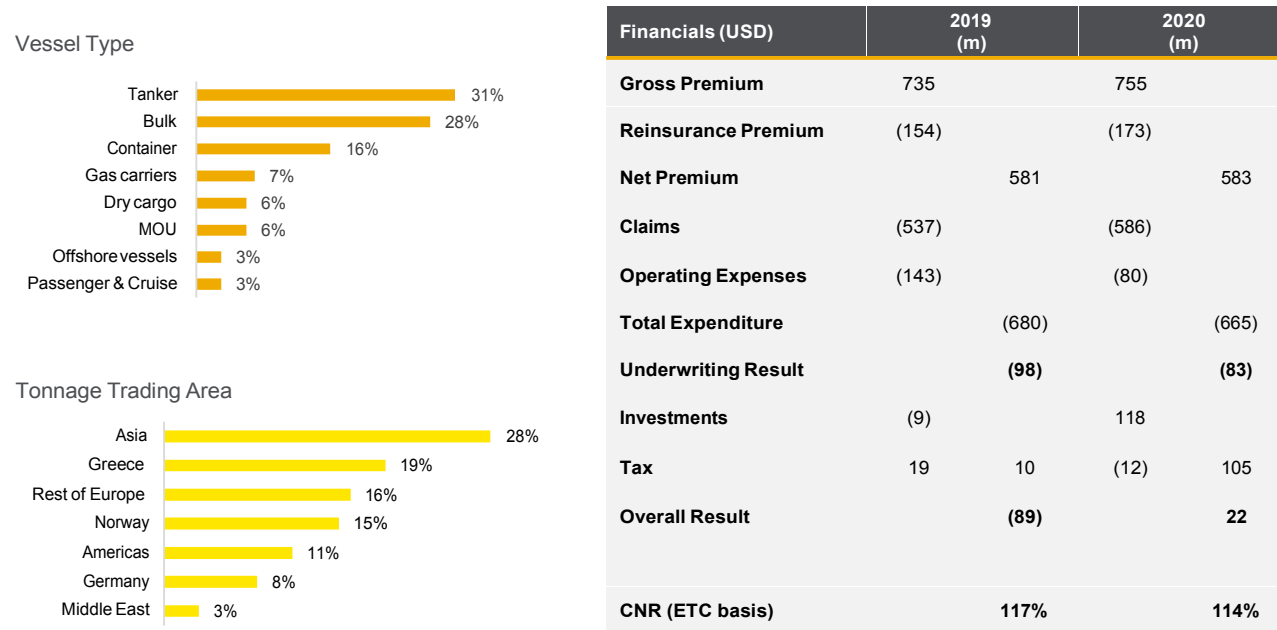


S&amp;P Rating: A+ (Stable)

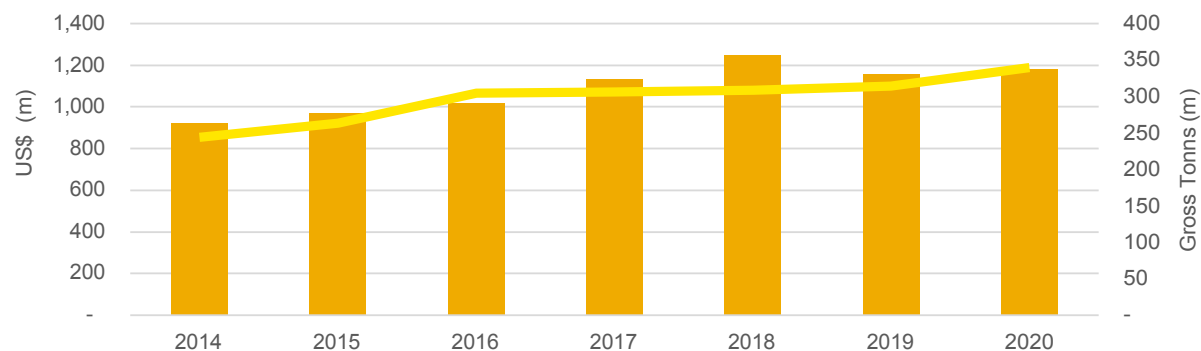
Combined Net Ratio	114%	Investment Return	5.8%	Entered Tonnage	340m GT
Underwriting Result	-USD 83m	Overall Result	USD 22m	Free Reserves	USD 1,179m

2020 年は困難な年で、クラブは秀でたサービスと強固な財政基盤をもってメンバーをサポートすることを目標にしてきました。現状に満足することなく、公正であること、相互保険の精神を体現することを目指して日々努力を続けています。重要な例のひとつとして、2019 年度の最後の分割払い保険料に関する理事会決定を 2020 年 11 月まで延期し、メンバーのキャッシュフローに対するサポートを行ったことが挙げられます。その結果ネットコンバインドレシオは 2019 年度の 102%から 114%となりました。 **Bjornar Andresen, Group CUO**

## Andresen, Group CUO



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	919	969	1,017	1,135	1,249	1,159	1,179
Entered Tonnage (m)	244	263	305	307	308	315	340



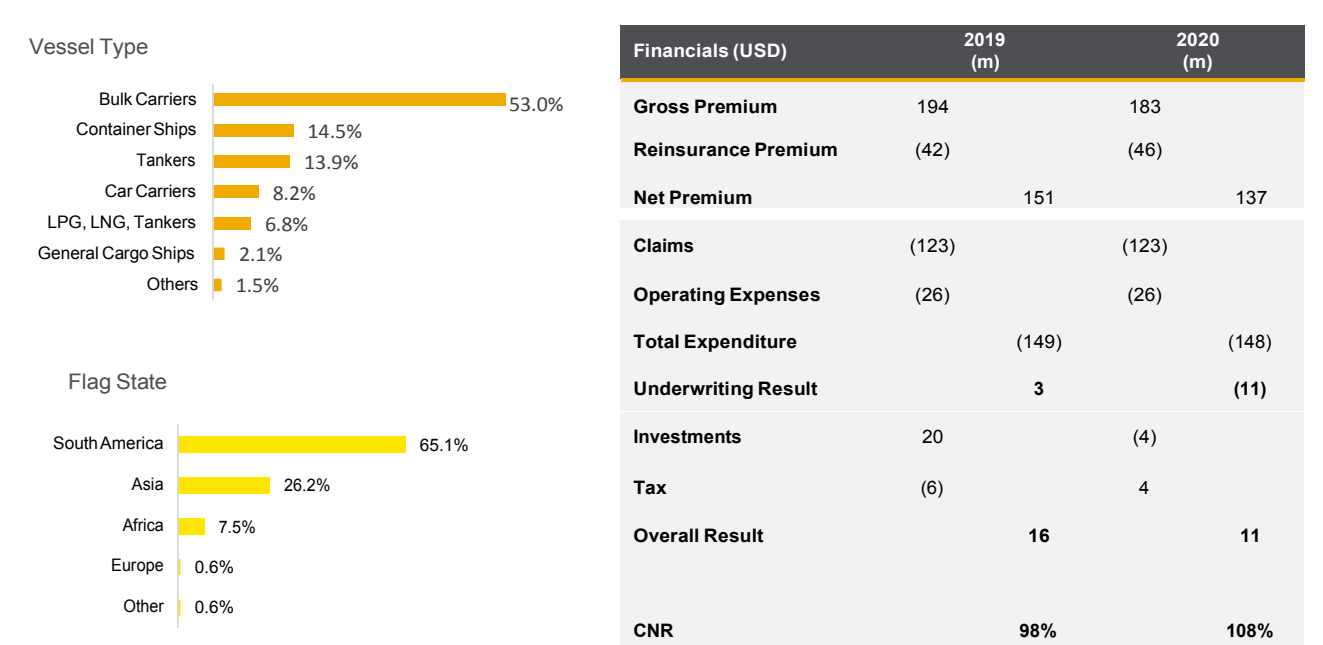
## Japan



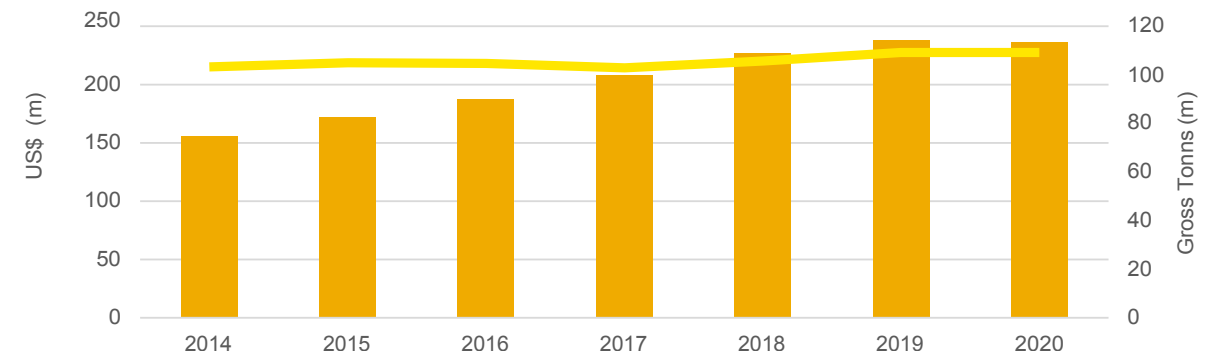
S&amp;P Rating: BBB+ (Positive)

Combined Net Ratio	108%	Investment Return	0.39%	Entered Tonnage	109GT m
Underwriting Result	-USD 11m	Overall Result	-USD 11m	Free Reserves	USD 236

クラブは 1950 年の創立で、2020 年 10 月 2 日に 70 周年を迎えました。2018 年から中期経営目標（改革 飛躍への挑戦 LEAP FORWARD 2023 - Your First Club, Our Best Service）に取り組んでいます。その第二次行動計画が 2020 年度から始まっており、国内市場でのシェア回復と海外市場における良質な契約量の拡大を実現して参ります。



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	156	172	187	208	227	238	236
Entered Tonnage (m)	103	105	104.7	103	106	109	109







# London



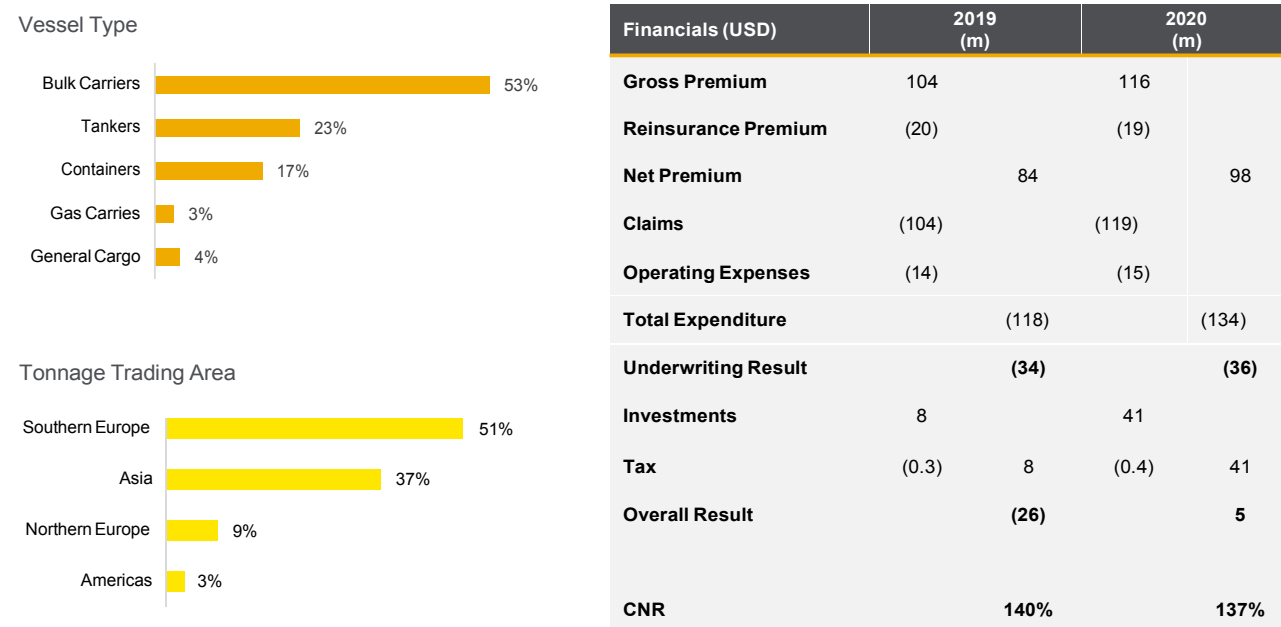
# North



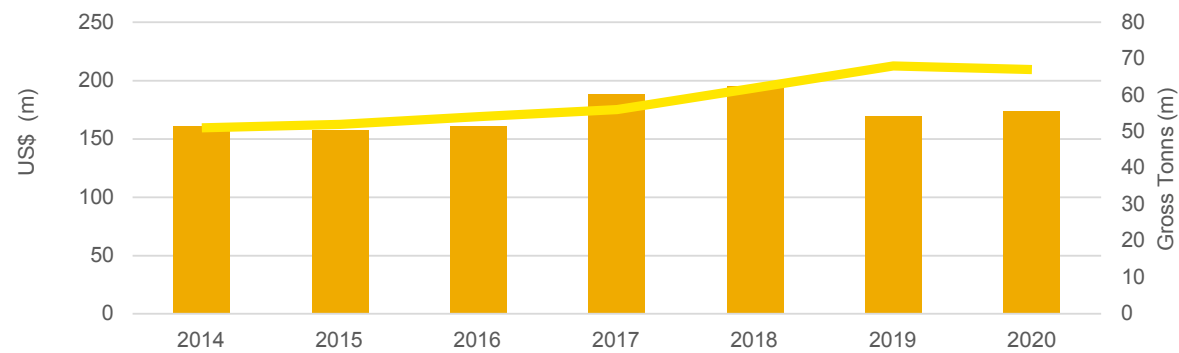
S&amp;P Rating: BBB (Negative)

Combined Net Ratio	137%	Investment Return	9.1%	Entered Tonnage	67m GT
Underwriting Result	-USD 36m	Overall Result	USD 5m	Free Reserves	USD 174m

この困難な状況において、クラブは現在のオフィス環境へ適合し、メンバー並びに協働する方々とよりよいコミュニケーションを保つことに努めてきました。これにより、メンバーの期待に沿ったサポートと質の高いサービスを引き続き提供することができています。来るべき契約更改に向けて規律あるアプローチをすることにより、クラブの確固たる地位が現在のパンデミックにおいても強化されていくものと信じています。 **Ian Gooch - Chief Executive**



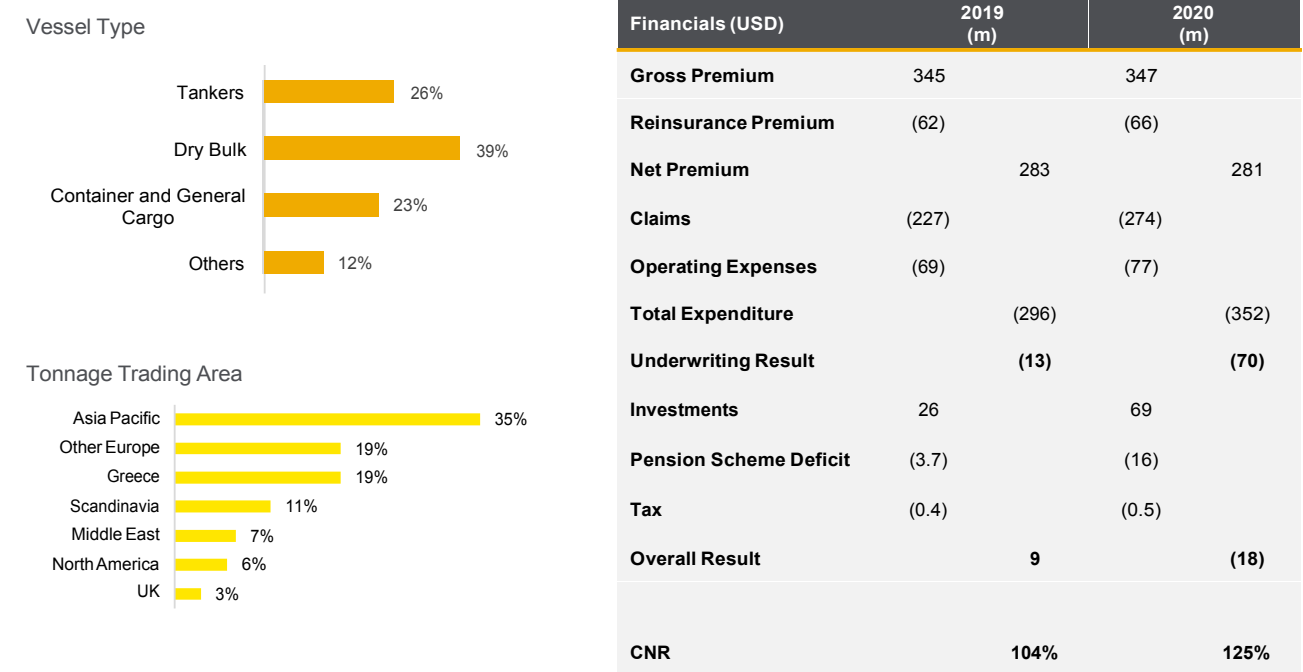
US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	161	157	161	188	195	169	174
Entered Tonnage (m)	51	52	54	56	62	68	67



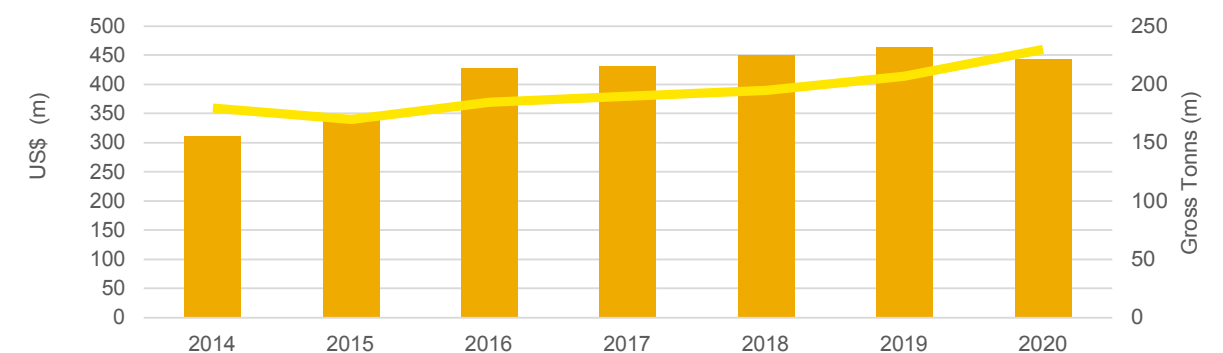
S&amp;P Rating: A (Stable)

Combined Net Ratio	125%	Investment Return	6.4%	Entered Tonnage	230m GT
Underwriting Result	-USD 70m	Overall Result	-USD 18m	Free Reserves	USD 444m

2019/20 会計年度では、二つの大型事故が North のコンバインド・レシオを 125.8%に引き上げました。このことは P&I 部門の繊細さを表しています。その間に、我々の明確な事業の多角化戦略が、North の財務回復力を一層強固なものとなりました。伝統的な保険料収入の基礎の上に、North の船体保険と Fixed Premium の Owner's P&I の新たな二つの商品の立ち上げで、事業の多角化をさらに拡大させました。 **Thya Kathiravel, Chief Underwriting Officer**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves (m)	312	338	428	431	450	463	444
Entered Tonnage (m)	180	170	185	190	195	207	230





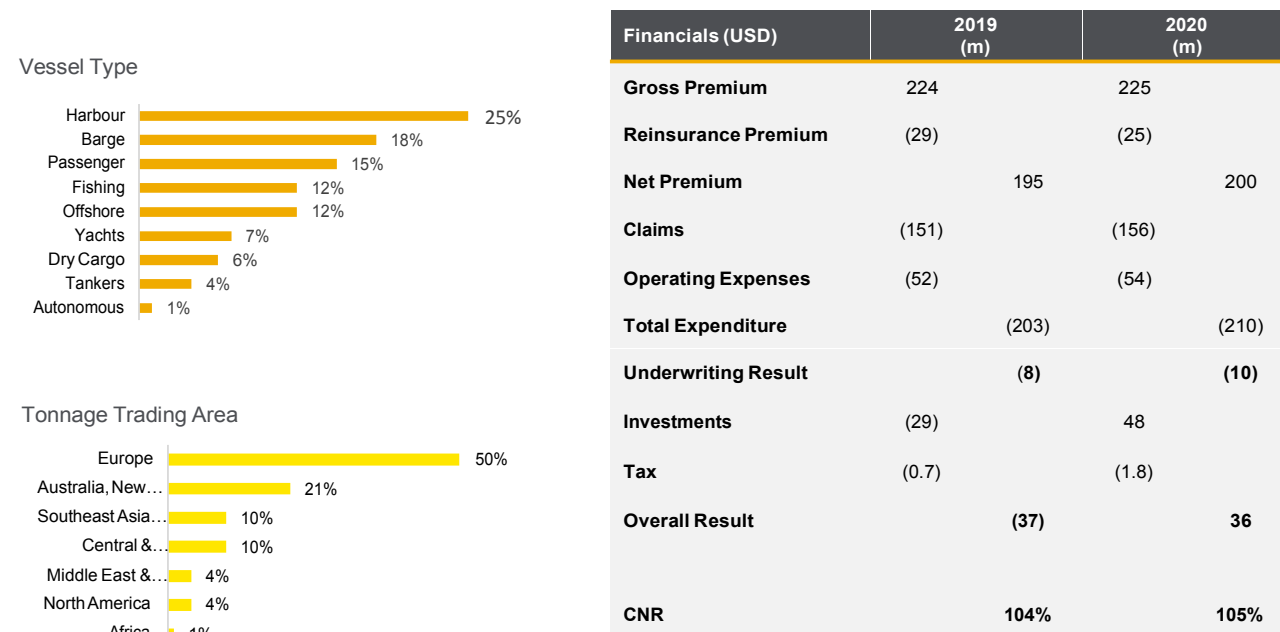
# Shipowners



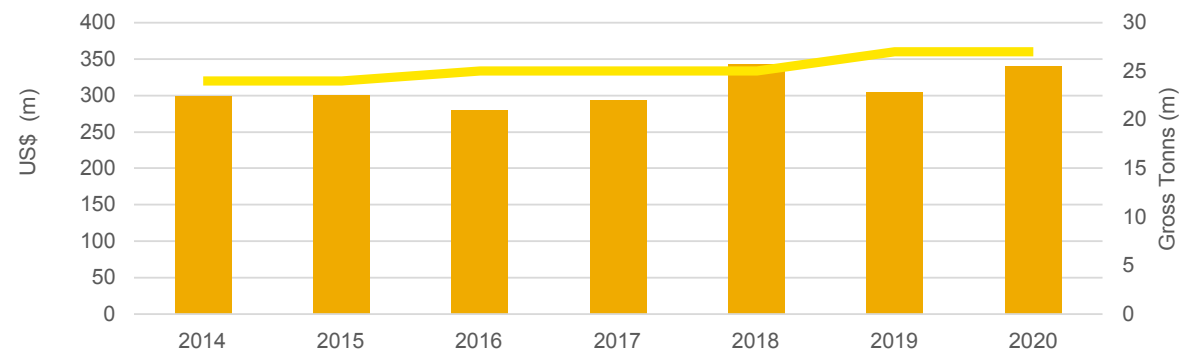
S&amp;P Rating: A (Stable)

Combined Net Ratio	105%	Investment Return	9.2%	Entered Tonnage	27m GT
Underwriting Result	-USD 10m	Overall Result	USD 36m	Free Reserves	USD 340m

現在の身体及び経済に対する危機的状況においてもクラブができる限りのことをしてメンバーおよびブローカーに安心をお届けできるよう努めてきました。クラブのマネージメントチームには、クレームのセトルメントと支払いを迅速に行い、この最も困難な状況下でメンバーのキャッシュフローをサポートすることが唯一絶対の優先事項とするよう指示しました。 **Philip Orme, Club Chairman**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves ('000)	299	300	279	294	342	304	340
Entered Tonnage (m)	24	24	25	25	25	27	27



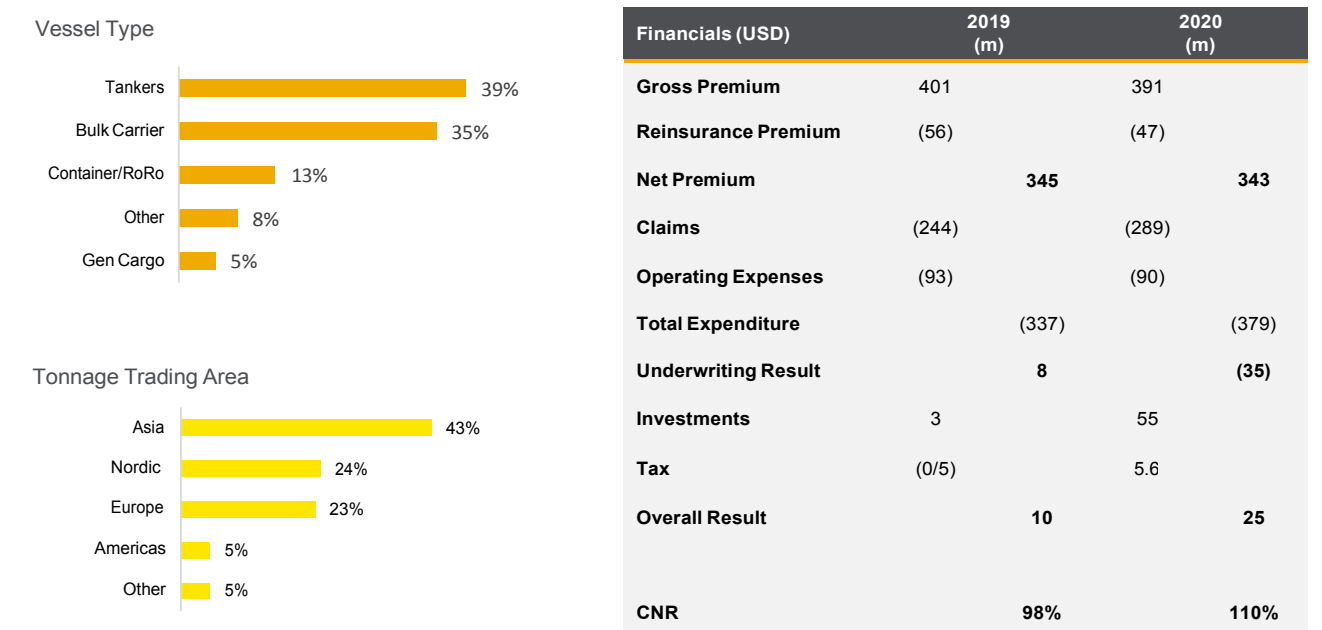
# Skuld



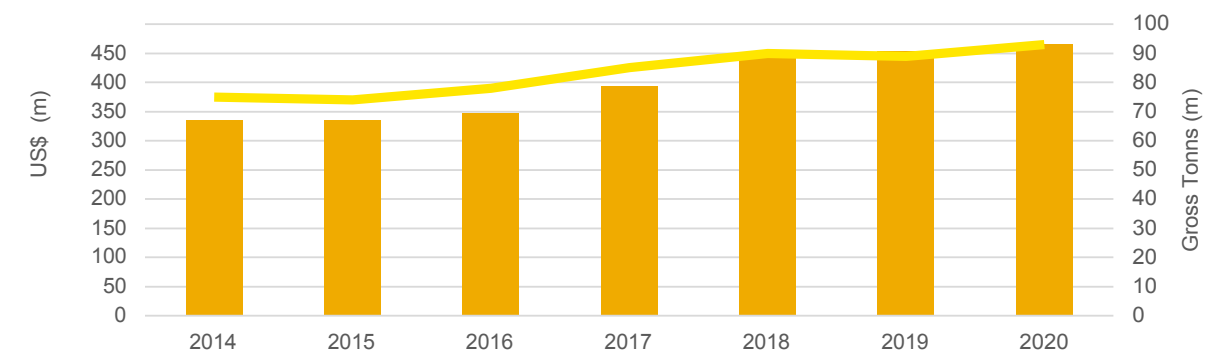
S&amp;P Rating: A (Stable)

Combined Net Ratio	110%	Investment Return	5.5%	Entered Tonnage	90m GT
Underwriting Result	-USD 35m	Overall Result	USD 25m	Free Reserves	USD 466m

多角化した海上保険の保険者として Skuld はメンバーや顧客のニーズに対して総合的に応えることができ、過去数年間その地位を確固たるものにしてまいりました。Skuld の財務状況は堅調であり、将来も楽観的です。目下の懸念事項としては新型コロナウイルスが今後この業界にどのように影響するのか、また、ここ数年間のブルクレームの高い発生頻度と高額化する両方の観点から保険金支払いも増加傾向にあることです。この傾向は、2020 年中は続くであろうと思います。 **Ståle Hansen, President and CEO**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves ('000)	335	335	347	394	442	453	466
Entered Tonnage (m)	75	74	78	85	90	89	93







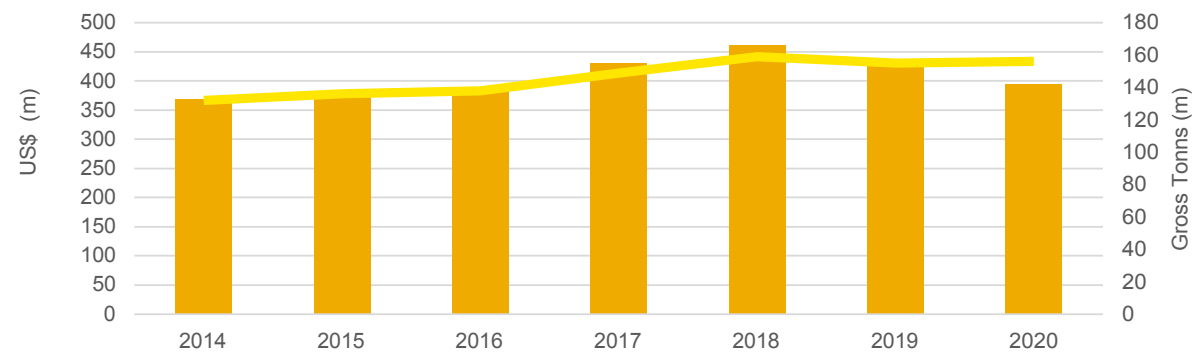
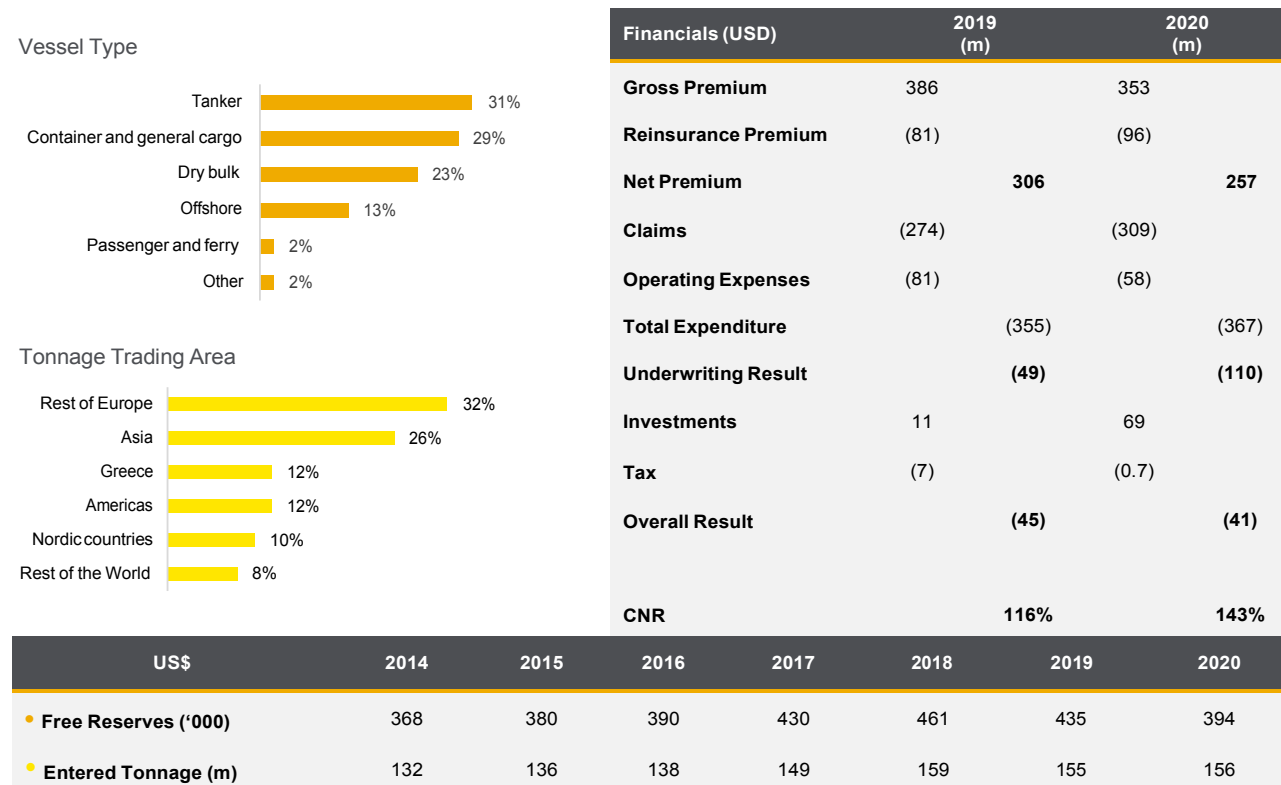
# Standard

S&amp;P Rating: A (Negative outlook)



Combined Net Ratio	143%	Investment Return	9.7%	Entered Tonnage	156m GT
Underwriting Result	-USD 110m	Overall Result	-USD 41m	Free Reserves	USD 394m

50 万ドル以下の attentional claim は落ち着いた状態が続いていますが、大型クレーム、特にプールクレームの発生が、P&I 保険料に見合わないレベルになりつつあります。加入トン当たり保険料が年々低下していること、過去 2 年度に渡ってメンバーに対してキャピタルリターンを実施できたのは喜ぶべきことです。しかしながら、P&I マーケット全体を通じて大型クレームが頻発している状況からすると、現在の保険料水準は十分でないことは明かです。 **Jeremy Grose, Chief Executive Officer**



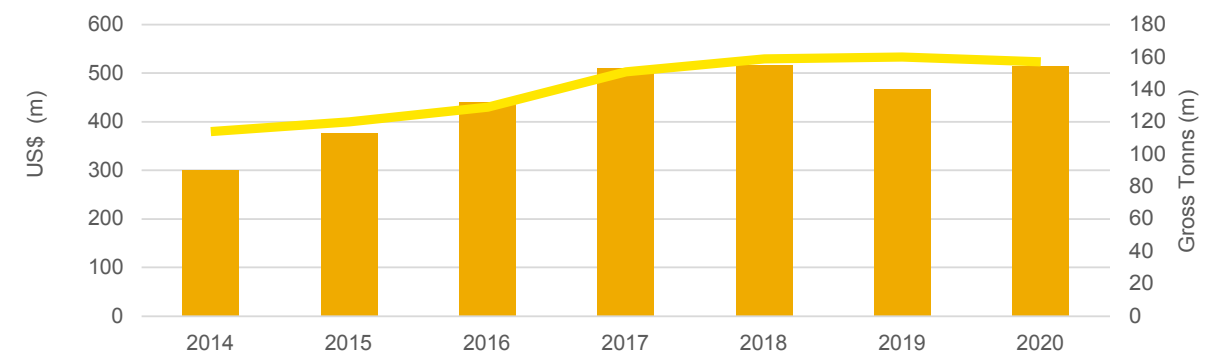
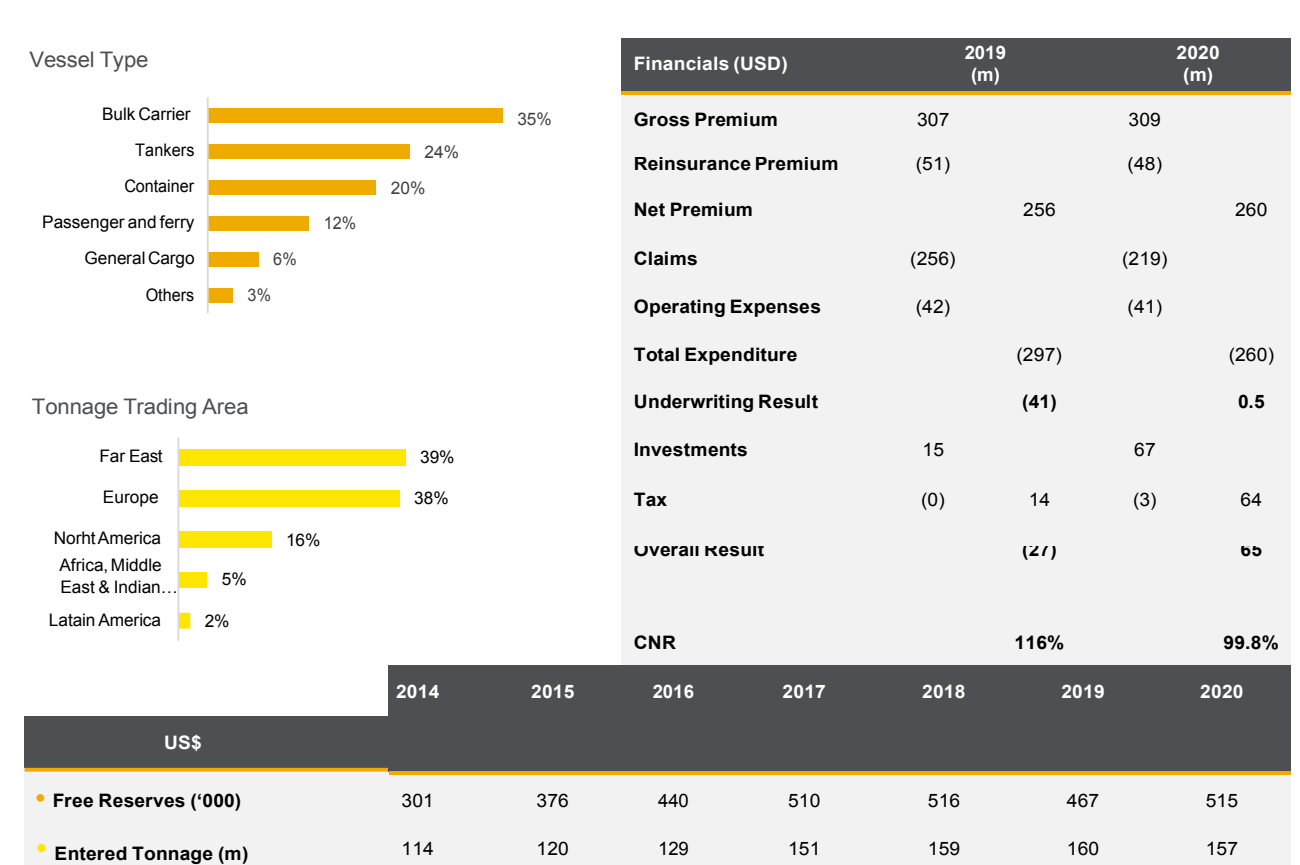
# Steamship

S&amp;P Rating: A (Stable)



Combined Net Ratio	99.8%	Investment Return	9.7%	Entered Tonnage	157m GT
Underwriting Result	USD 0.5m	Overall Result	USD 65m	Free Reserves	USD 515 m

本年はコロナウイルスの世界的な流行から始まり、各クラブとも厳しいチャレンジを強いられている中、当クラブの 2019/2020 年の実績は極めて良好で、フリーリザーブも 515 百万ドルまで積み上がっています。メンバー様への資本返戻も 4 年連続で実施し、この前例のない厳しい状況においても、引き続きメンバー様のニーズに的確にお応えしていきます。 **Stephen Martin, Executive Chairman**





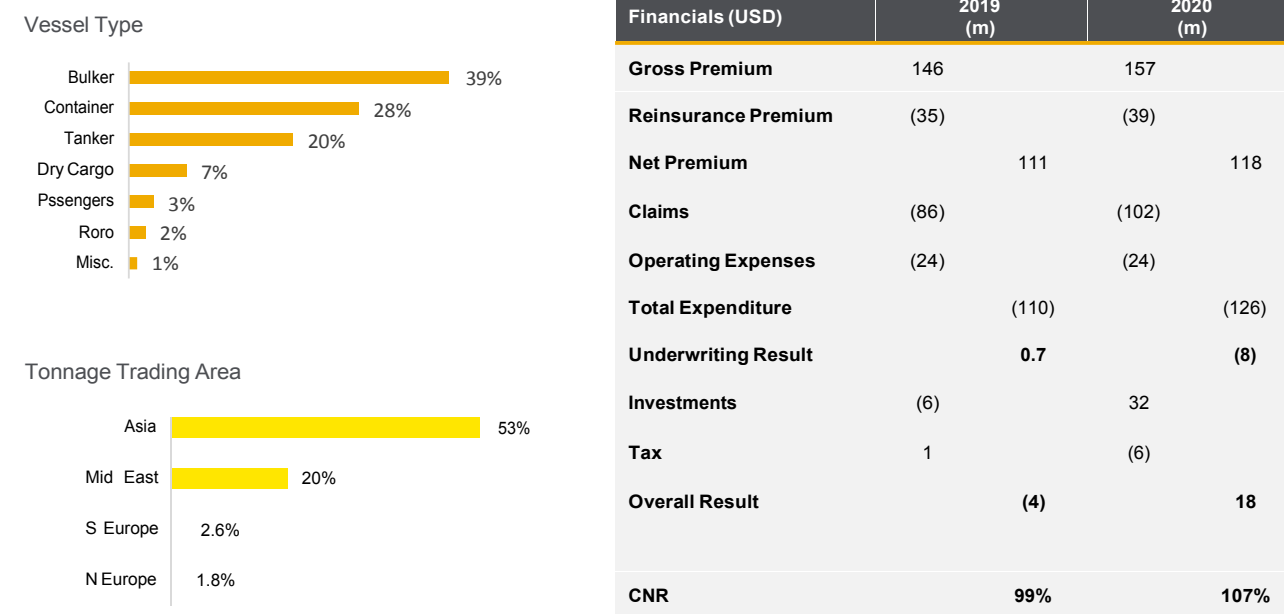
# Swedish Club



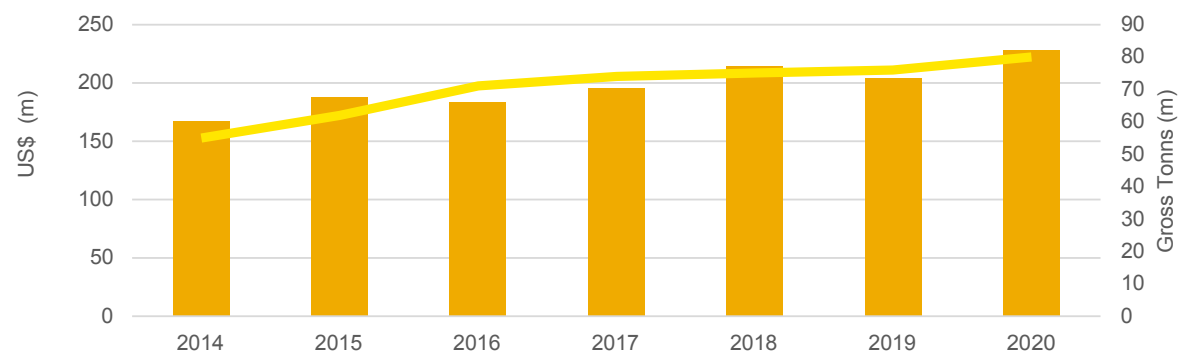
S&amp;P Rating: A- (Stable)

Combined Net Ratio	107%	Investment Return	10%	Entered Tonnage	80m GT
Underwriting Result	-USD 8m	Overall Result	USD 18m	Free Reserves	USD 228m

2020年度はじめに「Trade Enabling Loss Prevention (TELP)」の取り組みを開始しました。これは、世界各地の最新の港湾情報だけでなくクレームの統計分析も含めて自動的にデジタルでメンバーや加入船舶にアドバイスを提供するサービスです。AIS を利用して、加入船舶の仕向地の情報が自動で提供されます。特にコロナウィルスの感染拡大後はメンバーに好評いただいています。クラブが成長を続けて強固な財政基盤を維持し、堅実な成果をあげることで、メンバーに対するデジタル情報提供サービスを拡充していきます。 **Lars Rhodin, Managing Director**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves ('000)	167	188	183	195	214	204	228
Entered Tonnage (m)	55	62	71	74	75	76	80



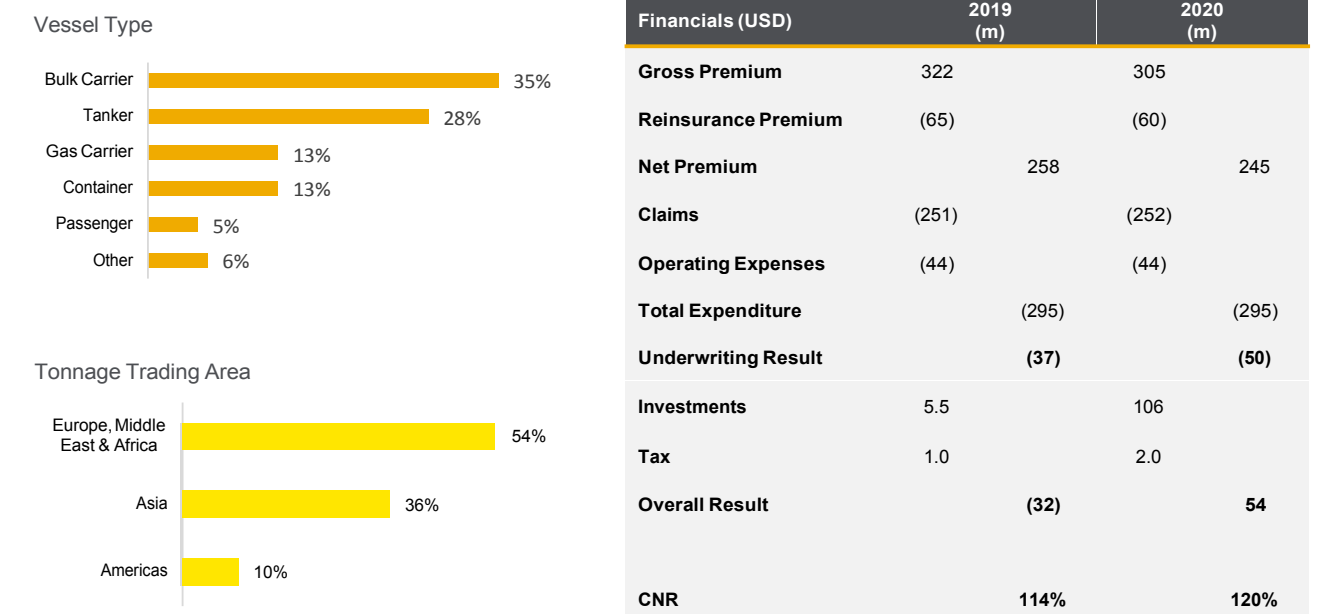
# UK Club



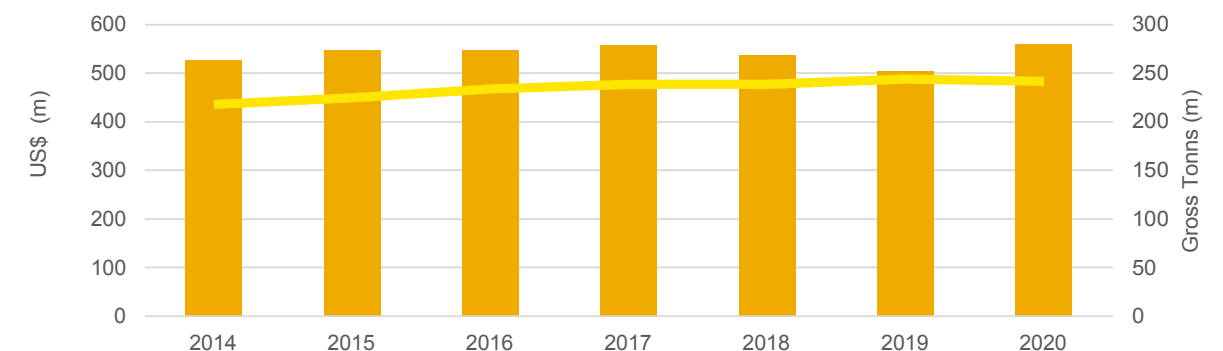
S&amp;P Rating: A (Stable)

Combined Net Ratio	120%	Investment Return	9.6%	Entered Tonnage	242m GT
Underwriting Result	-USD 50m	Overall Result	USD 54m	Free Reserves	USD 559m

クラブは常に業界のリーダーとしてサービスを提供することをモットーに、変化するメンバー・ニーズに対応し、将来にわたり安全で環境と社会に配慮した海運業界をめざし、メンバーの皆様をサポートいたします。 **Andrew Taylor, CEO**



US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves ('000)	528	548	547	558	537	505	559
Entered Tonnage (m)	218	225	234	239	239	244	242







## West



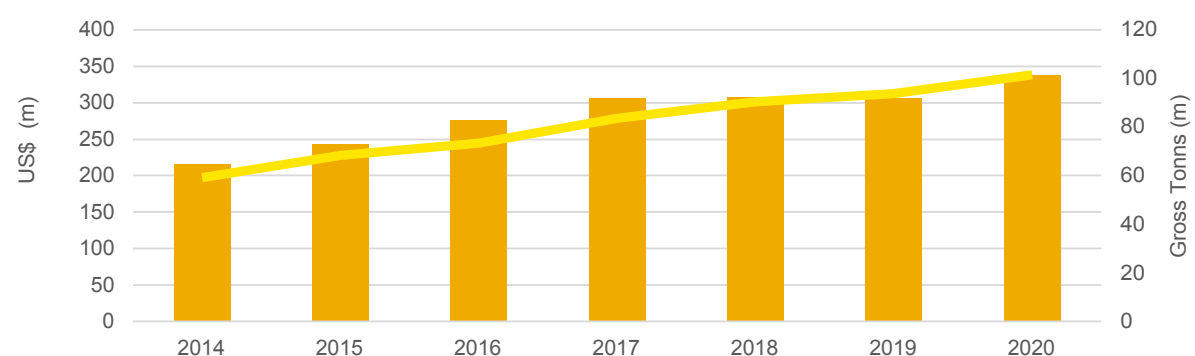
S&amp;P Rating: A- (Stable)

Combined Net Ratio	107%	Investment Return	6.5%	Entered Tonnage	101m GT
Underwriting Result	-USD 13m	Overall Result	USD 31m	Free Reserves	USD 338m

今年 150 周年を迎えてクラブの加入トン数は初めて 1 億トンを超えました。自由準備金は 10%以上増加して 3 億 3810 万ドルとなり、業績も堅調です。クラブのソルベンシーマージン比率は非常に強固な資本基盤を反映しています。新しいサービスの立ち上げと戦略的協調のアナウンスによってクラブに対する好意的な評価がなされていますが、今後も P&I のメンバーシップはクラブの絶対目標であり続けます。Tom Bowsher, Group CEO

Vessel Type	Percentage	Financials (USD)	2019 (m)	2020 (m)
Bulk cargo Carriers	40.3%	Gross Premium	220	222
Tankers & OBOs (inc LPG/...)	29.0%	Reinsurance Premium	(39)	(40)
Container vessels	17.6%	Net Premium	181	182
General cargo & Reefers	9.7%	Claims	(170)	(157)
Ferries & Passenger liners	1.6%	Operating Expenses	(37)	(38)
Specialist vessels & misc	1.8%	Total Expenditure	(207)	(195)
		Underwriting Result	(26)	(13)
		Investments	28	46
		Tax	(3)	(1)
		Overall Result	(0.6)	31
		CNR	114%	107%

US\$	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Free Reserves ('000)	216	244	277	307	308	306	338
Entered Tonnage (m)	59.2	68.3	73.4	83.6	90.5	93.9	101.5



## P&amp;I マーケット・データ

不測の事態によって P&I クラブの収支が悪化した場合、すべてのメンバーから相応の負担を確保する必要があります。すでに脱退したメンバーにもそれが及ぶことがあります。多くのクラブが、今年度を含めて会計未閉鎖の直近 3 保険年度について、リリースコールを請求できると定めています。会計閉鎖が近い年度ほどリリースコールは低くなる傾向があります。

リリースコールは各年度の保険料に対して一定のパーセンテージで請求がなされます。脱退するメンバーは、リリースコールを現金で支払うか、銀行保証状またはエスクロー口座の開設に

より担保を提供するか、いずれかの選択肢を取ることが可能です。一般的には銀行保証状かエスクロー口座が好ましいとされます。予定外保険料の徴収がなければメンバーが追加負担に及びずに済むためです。EX の不正競争防止関連法規で特例が認められたため、現在のリリースコールは、概ね以前と比べて低くなっています。リリースコールが高すぎると、P&I クラブを脱退することのペナルティ的な意味合いになり、P&I 保険のミューチュアル・システムで必要かつ合理的な範囲を超えてクラブ間の競争が阻害されるためです。

Club	2016	2017	2018	2019	2020
American	Close	Closed	20	20	20
Britannia	Closed	0	5	7.5	15
Gard	Closed	0	5	5	10
Japan	Closed	5	5	45	45
London	Closed	5	12.5	15	15
North	Closed	0	0	5	15
Shipowners	Closed	0	0	0	0
Skuld	Closed	0	7.5	10	15
Standard	Closed	Closed	0	0	6
Steamship	Closed	Closed	0	0	10
Swedish	Closed	Closed	5	12	15
UK	0	5	5	10	15
West of England	Closed	Closed	0	7.5	15



## Supplementary call history

Club	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
American	25/25	0/0	0/0	0/0	0/0	0/22.5	0/17.5	0/0	0/0	0/0
Britannia	40/32.5	40/40	45/45	45/35	45/40	45/45	45/45*	45/45*	45/45*	45/45***
Gard	25/20	25/15	25/15	25/15	25/15	25/0	25/0	25/12.5	20/20***	20/20
Japan	40/40	40/40	40/40	40/20	40/30	40/30	40/40	40/40	40/40	40/40
London	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
North	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/-5	0/0	0/0	0/0	0/0
Shipowners	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Skuld	0/0	0/0	0/0	0/0	0/-2.5	0/-2.5	0/0	0/0**	0/0	0/0
Standard	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/-5	0/-5	0/0	0/0	0/0
Steamship	0/0	0/0	0/0	0/-10	0/-10	0/0	0/0	0/-10	0/-7.5	0/0
Swedish	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/-3	0/-4	0/0	0/0
UK	0/-2.5	0/0	0/0	0/-2.5	0/-3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
West of England	30/30	30/30	35/35	35/35	35/35	35/35	35/35	0/0	0/0	0/0

\* Britannia have made dividend payments to membership totalling USD 75mil since 2017. A total of USD 30mil in 2017, USD 30mil in 2018 and USD 15m in 2019.

\*\* Skuld returned USD 5m to membership as a % of individual member contribution.

\*\*\*Britannia and Gard are set to announce any further returns or reduction in deferred call in October 2020.

## General increase history

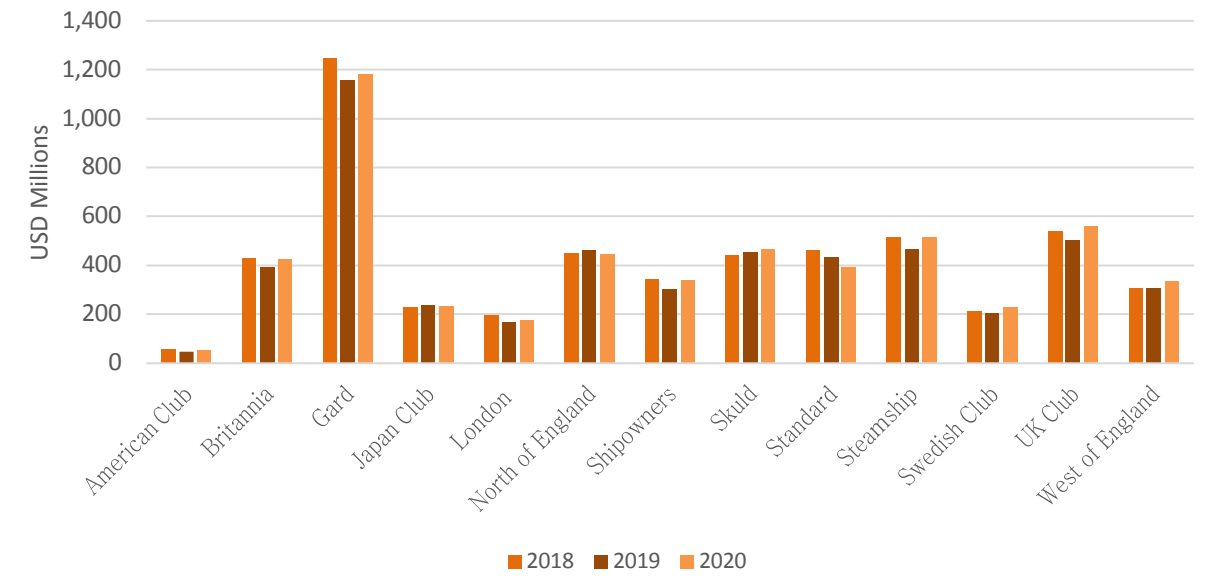
Policy Year	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
American Club	2	5	10	10	4.5	2.5	0	0	0	0
Britannia	5	5	12.5	2.5	2.5	2.5	0	0	0	0**
Gard	0	5	5	5	2.5	2.5	0	0	0	0
Japan Club	10	3	5	7.5	3	3	0	0	0	7.5
London Club	5	5	5	12.5	10	5	0	0	0	7.5
North of England	3	5	15	7.5	4.75	2.5	0	0	0	7.5
Shipowners Club	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5
Skuld*	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Standard	3.5	5	7.5	12.5	5	2.5	0	0	0	7.5
Steamship	0	5	7.5	10	0	0	0	0	0	7.5
Swedish	2.5	5	7.5	7.5	2.5	0	0	0	0	5
UK Club	5	3	7.5	10	6.5	2.5	N/A	N/A	N/A	0**
West of England	5	5	7.5	7.5	2.5	0	0	0	5	2.5

\*Skuld do not announce a General Increase, instead they approach each risk on an individual basis.

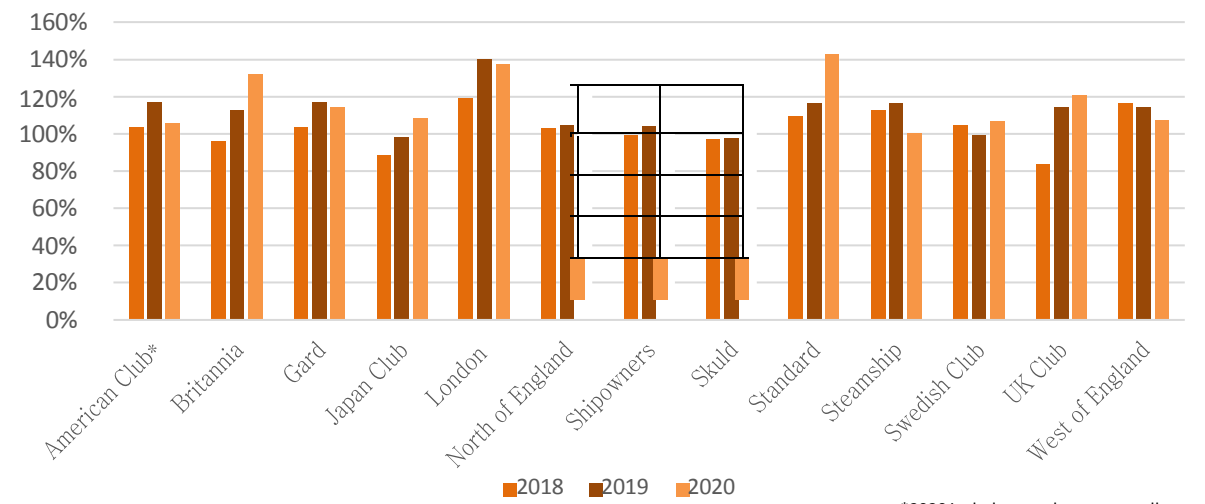
\*\* These clubs didn't not announce a General Increase, but did announce they wished to increase premiums across the whole book by 7.5%

## P&I データ比較

### Free reserves



### Combined net ratio

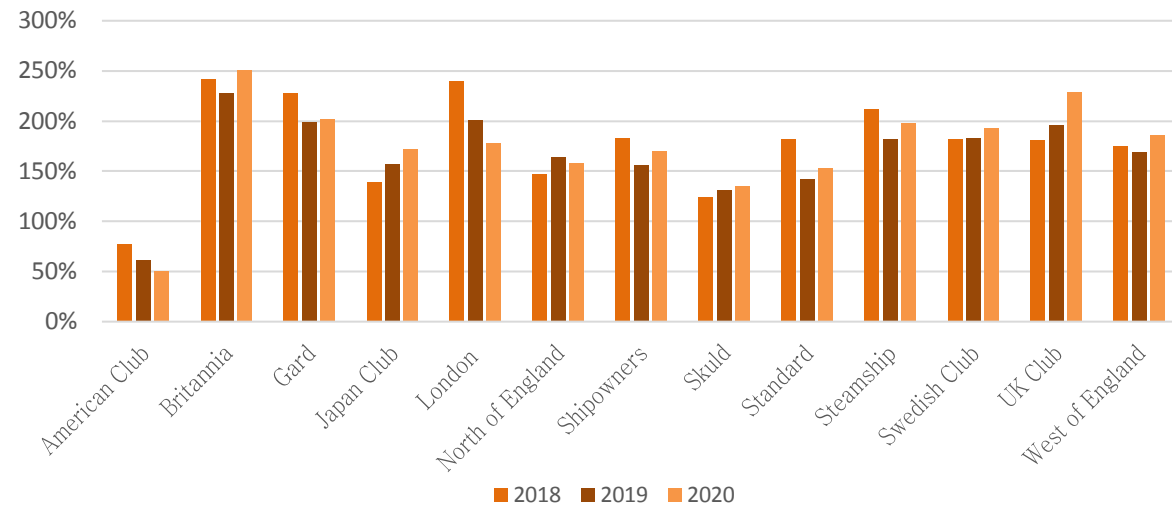


\*2020 includes supplementary calls

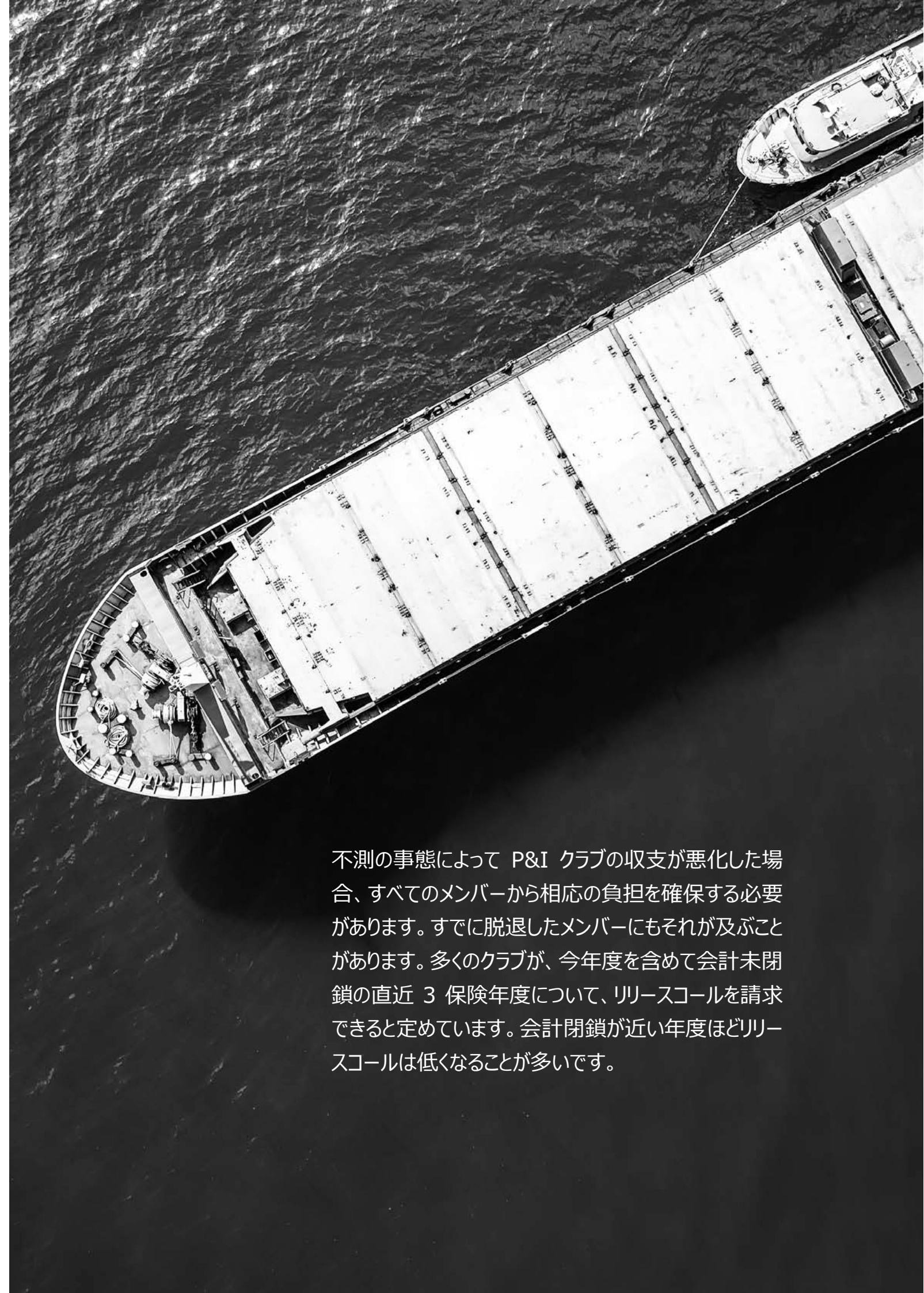
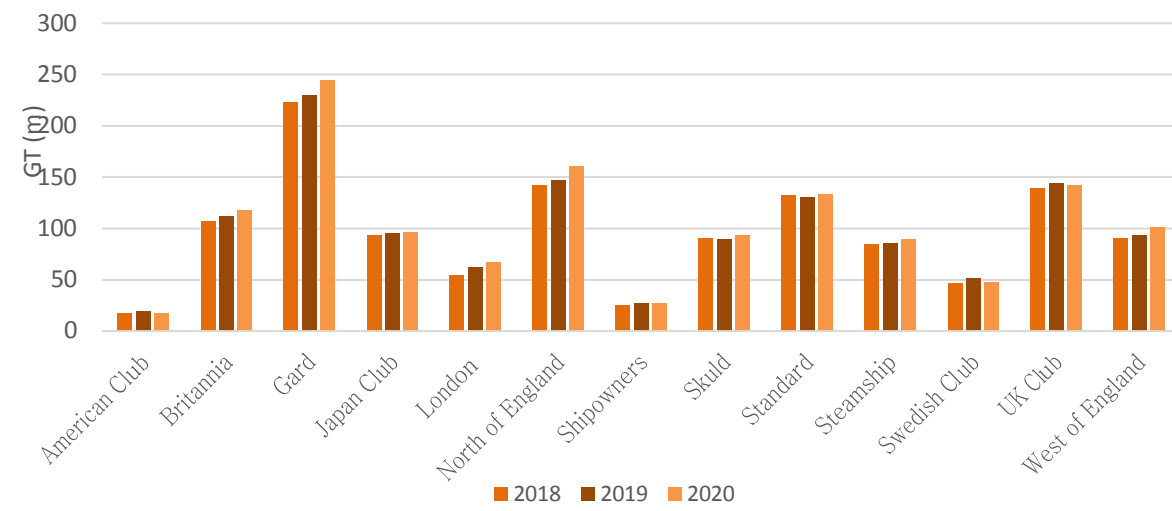




### Free reserves/ net call income



### Owned tonnage



不測の事態によって P&I クラブの収支が悪化した場合、すべてのメンバーから相応の負担を確保する必要があります。すでに脱退したメンバーにもそれが及ぶことがあります。多くのクラブが、今年度を含めて会計未閉鎖の直近 3 保険年度について、リリースコールを請求できると定めています。会計閉鎖に近い年度ほどリリースコールは低くなることが多いです。





## Fixed P&I マーケット

Fixed P&I マーケットは引き受け保険者の減少によって縮小しています。現状からすると、しばらくは新規参入がないでしょう。ミューチュアルでない fixed P&I マーケットは、主にクレーム支出の増加によって、芳しくない状況が続いています。残念ながらとても満足とは言えない結果に陥っている保険者もあります。言うまでもなく、クレーム支払いに応じたい気持ちと、実際にそれができるかは別のお話です。

世界中で運航される外航船舶の 90%の加入をを非営利で引き受ける国際グループ加盟クラブ間の競争に伴って、保険引き受けの面で成果をあげることが難しくなっています。国際グループ加盟クラブのほとんどが何らかの形で fixed P&I カバーを提供しており、それによって主要 P&I クラブのブルーカードの発行や受け入れ可能な担保の提供が可能となり、他者の入り込む余地はほとんどありません。

大多数の方が国際グループ加盟クラブに加入することを選択することでしよう。しかしながら、ミューチュアルでない fixed P&I の方が魅力的な場合もあります。カバー範囲や上限の設定にこだわらなければ、当然ながら定額保険の安定性と、多くの場合、発想豊かな保険引き受けの方が好ましく思われるでしょう。何よりも優先されるべきは正しい選択をすることです。

Fixed P&I の領域で大きな変化が期待されるという訳ではありません。しかしながら、国際グループがなす術なく保険料が引き上げ、考えもしないような予定外保険料の請求を目の当たりにするようなことになるか、誰にわかるでしょうか。

まだそうならないにしても、fixed P&I 保険者が発行する保険証券に、いずれ COVID-19 の免責が盛り込まれることになるとみえています。

Carrier (Fixed, Commercial Market)	Security	S&P Rating	Gross Written Premium (2019)	Tonnage Entered (2019)	Maximum Limit	Maximum Vessel Size (GT)	Location
British Marine	QBE Insurance (Europe) Ltd.	A+	USD 98.8 million	12 million	USD 1 billion	15,000 (but will consider higher GTs with special approval)	London, England
Carina	Lloyd's	A+	USD 18.5 million	4.3 million	USD 500 million	6,500 (up to 10,000 if part of fleet with underwriter approval)	London, England
Coastal Marine Services	Lloyd's / London Company Market	A+	USD 5.75 million	1.1 million	USD 500 million	5,000	Chelmsford, England
EF Marine	Swiss Re Corporate Solutions	AA-	USD 8.1 million	1.9 million	USD 500 million	40,000	Singapore (HQ) / Rotterdam (Subsidiary)
Hydor	Lloyd's / London Company Market	A+	USD 20 million	3.5 million	USD 1 billion	45,000	Oslo, Norway
MSAmlin	MS Amlin's Syndicate 2001 / Amlin Insurance SE (AISE)	A+	USD 36 million	16.7 million	USD 1 billion	40,000	Rotterdam, Netherlands / London, England
Norwegian Hull Club*	Lloyd's	A	USD 10.5 million	undisclosed	USD 1 billion	25,000	Oslo, Norway
Thomas Miller Specialty	AIG / Lloyd's	A+	USD 44 million	2.8 million	USD 500 million	Dry Cargo 25,000 (up to 30,000 in a fleet) / Clean Tankers 20,000 / Dirty Tankers 10,000	London, England (HQ) / Hamburg, Germany
Carrier (Fixed, IG Club)	Security	S&P Rating	Gross Written Premium (2019)	Tonnage Entered (2019)	Maximum Limit	Maximum Vessel Size (GT)	Location
Skuld	Skuld P&I Club	A	USD 17.3 million	2.1 million	1 billion	25,000	London, England
Eagle Ocean Marine (American Club)	American P&I Club	BBB-	USD 14.8 million	2.5 million	500 million	25,000	New York, USA
Shipowners	Shipowners' P&I Club	A	USD 74.8 million	7.5 million	USD 1 billion	Fish / Yachts – No Limit / Barges < 6,000 / All other < 1,000	London, England
The Standard Club	The Standard Club	A	undisclosed	undisclosed	1 billion	10,000 - some allowance if vessel over 10,000 GT forms part of a fleet enquiry where average GT falls below 10,000 GT	London, England
Sunderland Marine (North of England)	North of England	A	USD 3 million	514,000	500 million	10,000 (with approval can look at higher GTs)	London/Newcastle, England
The London P&I Club	The London P&I Club	BBB-	USD 10.1 million	2.7 million	1 billion	12,500	London, England
West of England	West of England	A-	USD 6.1 million	660,000	1 billion	10,000 (can look at higher GTs if part of a fleet)	London, England

\* Norwegian Hull Club figures combine P&I and chartering.







## Contacts

**Angus Bell**

Client Manager

+44 (0)1245 702 376

[angus.bell@aon.co.uk](mailto:angus.bell@aon.co.uk)**Sarah Lamb**

Client Manager

+44 (0)20 7086 3155

[sarah.lamb1@aon.co.uk](mailto:sarah.lamb1@aon.co.uk)**Chris Chadwick**

Executive Director

+44 (0)20 7086 4185

[christopher.chadwick@aon.co.uk](mailto:christopher.chadwick@aon.co.uk)**David Mahoney**

Executive Director

+44 (0)1245 709 249

[david.mahoney@aon.co.uk](mailto:david.mahoney@aon.co.uk)**Eleanor Urry**

Client Manager

+44 (0)207 086 1846

[eleanor.urry@aon.co.uk](mailto:eleanor.urry@aon.co.uk)**Jacqui Coplen**

Client Manager

+44 (0)1245 709136

[jacqui.coplen@aon.co.uk](mailto:jacqui.coplen@aon.co.uk)**Julie Vine**

Client Manager

+44 (0)1245 706093

[julie.vine@aon.co.uk](mailto:julie.vine@aon.co.uk)**Chris Gimson**

Director

+44 (0)20 7086 3155

[christopher.gimson@aon.co.uk](mailto:christopher.gimson@aon.co.uk)**About Aon**

Aon plc (NYSE:AON) is a leading global professional services firm providing a broad range of risk, retirement and health solutions.

Our 50,000 colleagues in 120 countries empower results for clients by using proprietary data and analytics to deliver insights that reduce volatility and improve performance.

© Aon plc 2020. All rights reserved.

The information contained herein and the statements expressed are of a general nature and are not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information and use sources we consider reliable, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future.

No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

Aon UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.

**aon.com**

Empower Results®