

Global service  
built around you

North

2022 プリ・リニューアル・レポート

# はじめに

## P&I 全体の成績に影響する複数の大型事故の同時発生により、歴史上最も厳しい年の一つに

世界的なCOVID-19のワクチン接種プログラムの加速により、世界の多くの国々で規制が緩和され、多くの分野で感染拡大前の貿易水準に回復してきました。

これに伴う世界的な海運需要の急激な高まりが、海運業界の先行きに再び明るい兆しを与えてくれました。

しかしながら、この期間、長引いた感染拡大の影響が残っており、海上保険を取り巻く環境は、最も重大なリスクとして挙げられる国際P&Iグループ(IG)のプールクレームコストの急激な上昇に伴い、多くの課題に直面しています。これに関連し、世界貿易が元の状態以上に回復していることに伴い、COVID-19関連の船員クレームの件数が急増しています。

重大な海難事故は依然として比較的先例ではありませんが、グローバルな海運業界では、そのような事故が発生したときの対応が評価されます。これらへの対応の速さと質の高さは、今日のP&Iのシステムが生み出す財源と組み合わせ、技術面と運用面のサポートによる国際的なネットワークによってなされるものです。そのすべては、唯一無二の再保険プログラムのバックアップによって支えられています。このP&Iシステムは、船主間の相互扶助という設立からの理念に基づき、揺るがない基盤と高い評価を受けており、このような海難事故に対する迅速かつ包括的な対応への確立したアプローチがあることで、国際的な規制当局や公共の利害関係者を安心させながら、グローバルな海運業の営みを支えています。

国際P&Iグループは、長年にわたる船主からの継続的な支援と指導によって培われた唯一無二のコラボレーションシステムを提供しています。このシステムは、数十年にわたって、極めて複雑で困難な海難事故とそれに伴うクレームを上手に取り扱ってきました。現在の要請の厳しい海上保険の環境において、船主は、この長期的に持続可能なP&Iのシステムを支援し、投資し続けることの価値と必要性を理解されていることでしょう。

海上保険を取り巻く環境は厳しい状況ではありますが、NORTHは「コロナ後のニューノーマル」に引き続き適応して参ります。NORTHの英国とグローバルなオフィスネットワークにおける新しい働き方への移行に伴い、メンバーそしてクライアントの皆さまは、いかなる状況においても、引き続きNORTHの迅速なグローバルなサービスに信頼を寄せることができます。

ジェームズ・ティレル (James Tyrrell) 会長



# クレーム実績について



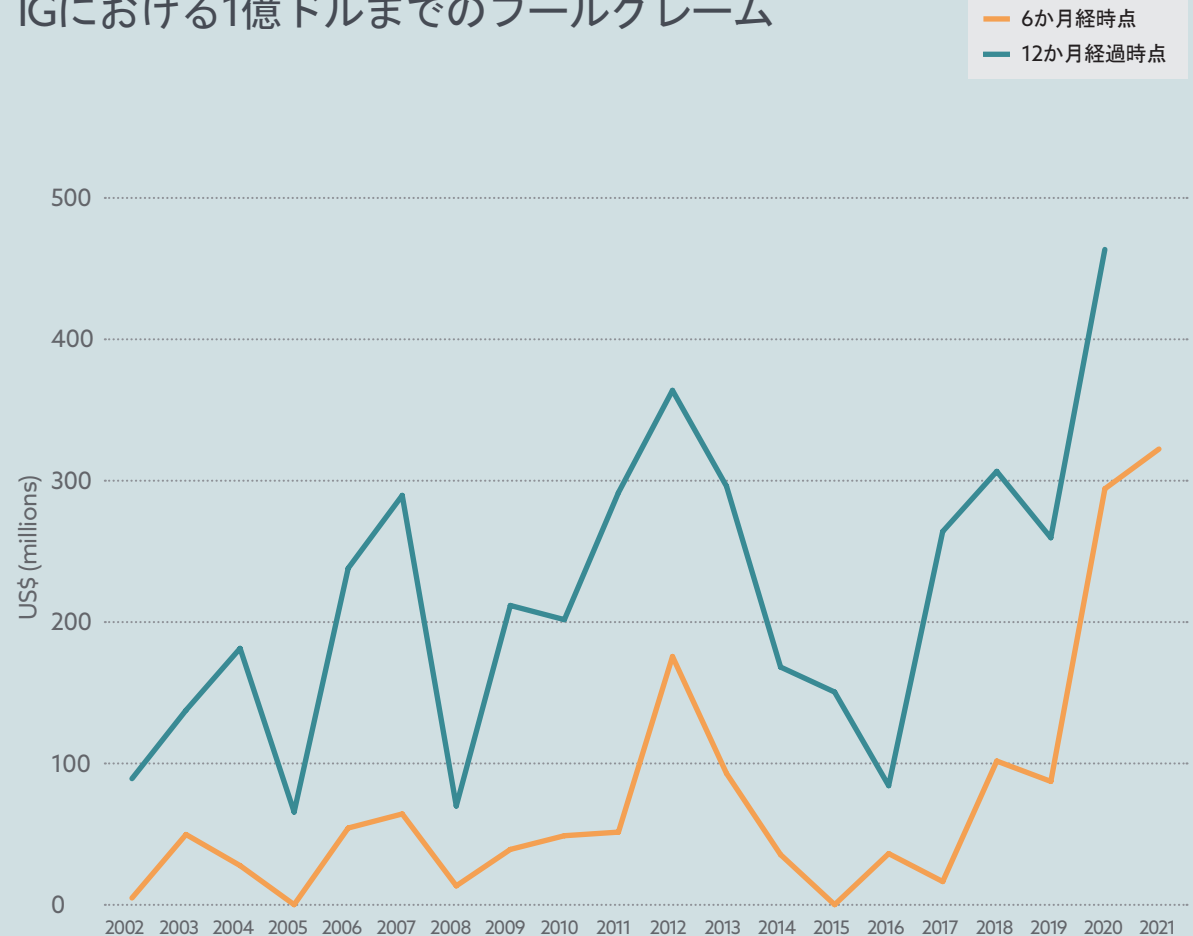
## 世界的に厳しいクレームの状況

ここ数年間、海運業界全体のクレームの増加傾向が強まっています。この傾向は、すべての船主に影響する第三者損害のクレームコストを急速かつ大幅に増加させています。異常に高い水準のプールクレームとともに、COVID-19の感染拡大がもたらしたひずみが、海上責任保険全体に船員クレームの大幅な増加を生み出しています。NORTHにおける船員クレームの実績は例年の約2倍となっています。パンデミックがインフレ圧力と広範囲にクレーム全体に付随するコストを高めています。このことは、これまでの経験から、多くの点でNORTHの予想と一致しています。

## 記録的なプールクレームコスト

国際P&Iグループのプールクレームは前例のない水準にあります。半年経過時点における2021保険年度のクレームは、6か月間のクレームコストが過去20年間のどの年度と比べても2倍近くになっていた2020保険年度よりも、さらに高くなっています。これは、複雑かつ有名な事故へのコストということであり、P&Iのシステムを通じて、船主に代わって独自に管理されるものです。ここ4年以上、同様のクレーム水準の上昇を経験したP&I業界においては、クレームコストが当面減少しない可能性が高いことを踏まえて計画を立てる必要があるとの認識が強まっています。

## IGにおける1億ドルまでのプールクレーム



# 財務実績について



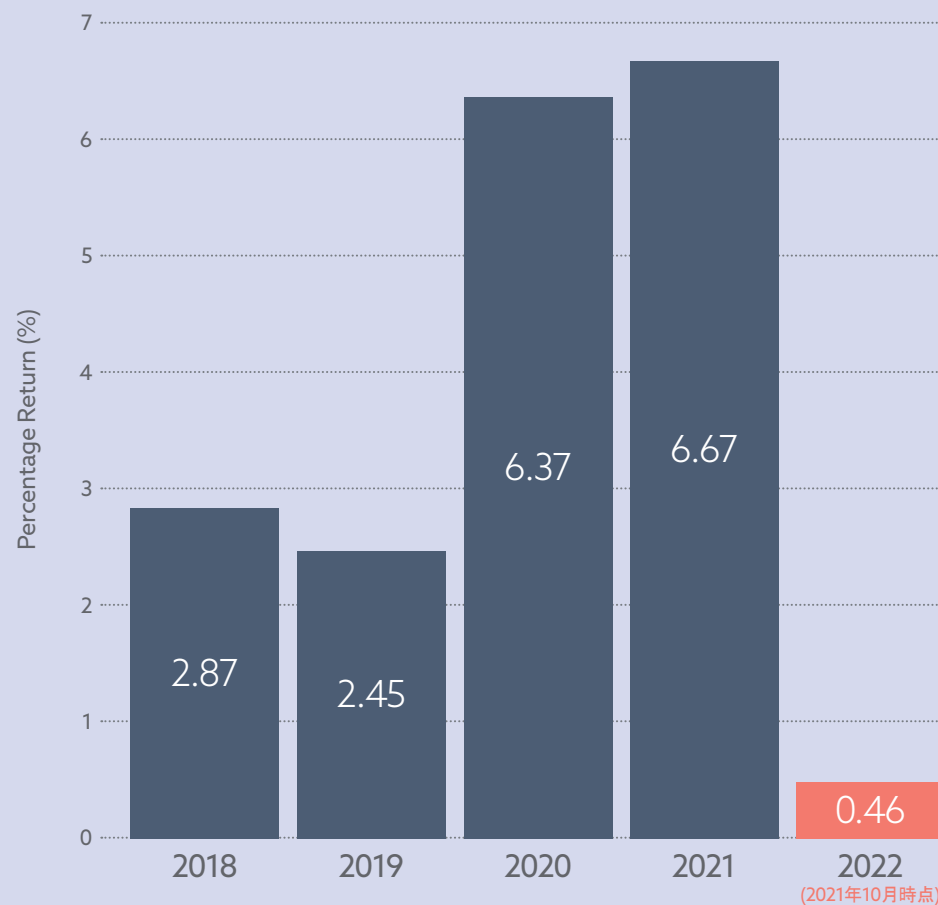
## 投資収益

2021年10月末現在で、NORTHの投資ポートフォリオは、株式市場における好配当が債券の価格低下により相殺された結果、約0.46% (5百万ドル) の投資収益となっています。全体的に、これはNORTHにおける予想と一致しており、今後数年間はより低い投資収益が通常の状態になる可能性があることを示唆しています。

実際、インフレ (またはスタグフレーション) 懸念の高まりに直面し、株価は2021年の第4四半期に最高水準を記録し、また政府や中央銀行の影響力のある決定に市場ではそれに疑念を抱くといった動きもあることから、投資集積には大きな不確実性があります。

NORTHでは、容認可能な水準での投資収益を維持しつつ、その変動性を薄めるようデザインされた戦略的な投資配分により、この不確実性に対処しています。NORTHでは、非常に安全な資産クラスにある通貨とその期間に見合う債務にて、責任を持って投資しています。NORTHのポートフォリオはかなり多様化されており、(短期的視点を踏まえつつ) 市況に対応できる適度に動的な立ち位置を保ちつつ、長期戦略に基づき投資を行っています。

## 投資収益 2月20日時点





## コンバインドレシオの実績

さらなるコンバインドレシオの上昇は、今年、IGのP&Iクラブ全体で、普通な状態となりそうです。これは異常に高い水準のブルクレームが、COVID-19関連の損失と重なるためです。同時に、ここ数年、ミューチュアル保険料は大幅に減少しており、そのことが、増加するクレームに対して十分ではないものとなっています。NORTHでは、多角化された事業分野から利益を得ているものの、P&I保険部門全体で発生している巨額な費用を相殺するまでには至っていません。

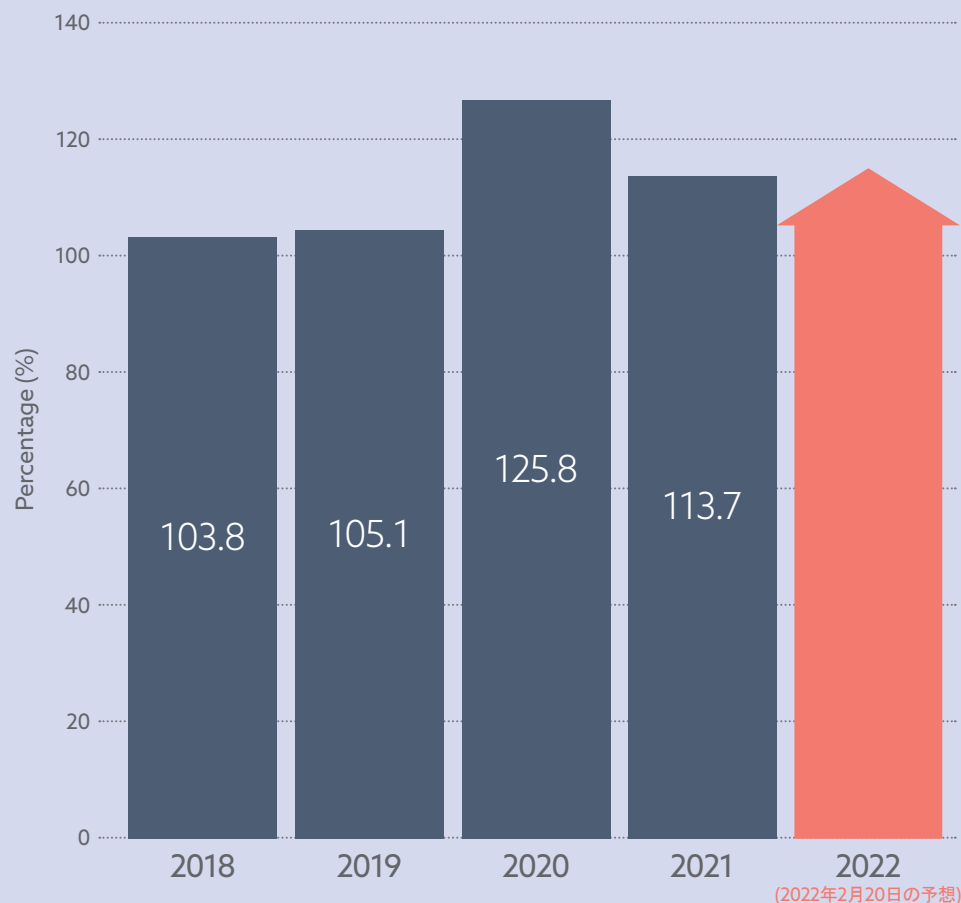
当該保険年度の半年経過時点で、NORTHの2022年2月20日時点におけるコンバインドレシオは110%を超えることが予想され、また、投資収益の不足を前提とし、クラブのフリーリザーブの減少が予想されます。この予想される結果は、保険サイクルにおける現時点の収益性の低い期間と、クレーム固有の変動性を踏まえたものですが、あくまで合理的と思われるところでの予想です。

## 資本状況

NORTHの現在の資本状況は強固です。NORTHは、ミューチュアルP&Iの継続的な引き受けに重点を置き、格付機関のS&Pの「AAA」の自己資本比率を維持しています。これは、重要なNORTHの多角化された事業からの利益と並び、NORTHの業績とS&Pグローバルの将来の見通しの評価の基盤となるものです。

とはいえ、P&I市場のほぼ4分の3を占める9つのP&Iクラブに対し、悲観的な見通しと評価したS&Pの最近の動きを見れば、業績に対処するために断固たる措置が必要であることは明らかです。それは、クレームの増加に直面している中でこの数年の業績の悪化に対処するため、持続可能なミューチュアルP&I保険料と来たるリニューアルでの値上げが必要であることを意味しています。

## コンバインドレシオの実績





# 2022保険契約更改

4年間にわたりIGのプールクレームの深刻さが増加したことと重なり、COVID-19関連のクレームの頻度と深刻さが増加したことで、より正確にP&I業界全体の保険料の低下を是正することが課題となっています。2021年の保険契約更改から本格的に始まったこのプロセスにより、P&I業界として、唯一無二のIGのミューチュアルP&Iシステムを守るべく、持続可能なアンダーライティングモデルを維持すべきかが、今まさに焦点となっています。

様々なインフレ圧力によりクレームコストの増加が見込まれるとともに、勢いのあるクレーム傾向、不十分な現在の保険料水準、予想される投資収益の不足を改善するために、今現在さらなる保険料の是正が求められています。現在の財務計画に基づき、クラブの理事会は、2022保険年度に向け、NORTHがP&I保険料に対して15%のジェネラルインクリースを適用することを決定しました。このうち7.5%は、過去4年間で2倍以上となったIGのプールクレームの上昇に対するクラブの分担金のコストに直接充てられることとなります。そのことから、クラブの理事会は、メンバーの保険成績や実績にかかわらず、この分担金が、全てのミューチュアルP&Iのメンバーに負担されることを期待しており、これが将来的に持続可能なアンダーライティングを維持するための鍵となるだろうと考えています。

クラブの理事会は、透明性のあるジェネラルインクリースを公表することが、次保険年度のクラブの全体的な予算要求を伝えるのに最も適切な方法であることに自信を持っています。これは、コーポレートガバナンスの強化とともに、P&Iにおける公正かつ公平なミューチュアリティを促進させるというNORTHの原則に沿ったものであります。また、当然のことながら、個々のメンバーの保険契約更改では、個別の保険成績やリスクエクスポージャーの詳細なる見直しと評価に基づき、交渉の上、合意されることとなります。

これに加えて、クラブの理事会は、商品価格の高騰、用船料の上昇、社会的なインフレや船員クレームの深刻化によるクレームコストへのインフレ圧力が高まっていることから、50,000ドル未満の全ての免責金額を引き上げる必要があると判断しました。また、クラブの理事会は、2022保険年度に契約されているすべてのFD&DIに7.5%のジェネラルインクリースの適用を決定しました。

クラブが提供するカバーは広範囲で、IGの再保険とオーバースピルコール（再保険プログラム）により支えられています。この唯一無二の再保険プラットフォームが、IGのプール機構と組み合わせることで、すべてのIGクラブが、船主業界が全ての規制上のハードルの下で取り引きできるよう、比類なき水準のカバーを提供することが出来ます。また、この再保険プログラムは、2020年に締結された2年の複数年契約の後、2022年2月にリニューアルされる予定となっています。残念ながら、ここ2年間のこの再保険プログラムへの損害の深刻さに加え、再保険の料率条件面がハードになっていることや再保険者の市場におけるCOVID-19による損失や内部留保の問題から、その料率設定の面で大きな値上げ圧力があります。その結果として、カバー内容の変更に加え、大幅な増額が課せられることが予想されます。クラブは、来る保険契約更改でのその他の保険料の調整に加え、メンバーの料率に再保険料の調整を適用させていただきます。



# Connect

 [www.nepia.com](http://www.nepia.com)

 [@NorthPandlClub](https://twitter.com/NorthPandlClub)

 [NorthPandlClub](https://www.facebook.com/NorthPandlClub)

 [The North of England P&I Association Limited](https://www.linkedin.com/company/the-north-of-england-p-i-association-limited)

 [North P&I Club](https://www.youtube.com/channel/UC...)