

P&I Bulletin

June 2021



財務状況アップデート

先日開催された国際グループ各 P&I クラブの理事会を経て、American Club と Japan P&I を除いたほとんどのクラブが 2020 年度の財務状況に関する発表を行いました。各クラブ共通して保険引受の収支が悪化しており、自由準備金の切り崩しを行ったクラブもあります。今回の Bulletin では、クラブが発表した財務状況を反映して、P&I マーケットの今後の動向、加入メンバーへの影響についてコメントさせていただきます。

背景として、2021 年度契約更改シーズンが始まる前に、国際グループ P&I クラブは 2019 年度の課題を取り上げ、2020 年度は以下の 3 つが主要なポイントとして影響を及ぼすと考えました。

1. ジェネラルインクリースが十分でなく、また Churn 効果により過去 5 年度にわたり保険料収入が減少している
2. 2020 年度のプールクレームは過去 10 年度で最大規模となり、プール再保険の安定が確保されていない
3. COVID-19 関連のクレームと保険料返戻が発生した

これらのポイントが 2020 年度の結果に最後まで影響を与え続け、国際グループ P&I クラブの平均コンバインドレシオは 2019 年度 117%だったものが 2020 年度は 122%となり、依然として収支均衡の 100%を上回っています。2020 年度のコンバインドレシオが特に高かったのは West of England と UK P&I Club で、両クラブともクレーム支出が保険料収入を大きく上回って営業損失が生じています。West のコンバインドレシオは 2019 年度 107%に対して 2020 年度 139.8%、UK は 2019 年度 121%に対して 2020 年度 149.6%と報告しています。投資収益を加味しない条件で、West は金額にして 8000 万ドル、UK は 1 億 1000 万ドルの損失があったとみられます。両クラブだけでなく、ほかのクラブも、2020 年度の収支が悪化した原因として COVID-19 感染拡大とプールクレームの増加を挙げていますが、これらは一過性のものと捉えています。West と UK のコンバインドレシオ悪化は決して例外的なものではなく、他の 6 クラブ (London、Standard、Steamship および Swedish を含む) もコンバインドレシオが 120%超となったと報告しており、それ以外のクラブも軒並み 100%を超えています。



ビジネスの多角化

船舶保険やエネルギー関連分野など、相互保険以外の商業的なビジネスでは収入増がみられ、P&I の収支を補完することができたため、多角化を進めたクラブの方が収支が良好だったようです。国際グループ最大のクラブである Gard は、P&I 保険のコンバインドレシオは 112%でしたが、収支が良好であった商業的なビジネスを合わせると 104%になります。保険料収入に比べてクレーム支出が多いことには変わりはありませんが、投資収益が非常に好調であったことを反映して、結果的に Gard の 2020 年度収支は 6800 万ドルのプラスとなったことは注目に値します。

Skuld も同じような状況で、ビジネス全体のコンバインドレシオは 108%でしたが、投資収益が 9.8%あったため、2020 年度の収支は 2500 万ドルのプラスとなりました。にもかかわらず、Skuld は自由準備金が目減りしています。これはノルウェーでの税負担に応じる可能性があり、そのために資金確が必要だったためです。先述した意味においては多角化したクラブとは言えませんが、小型の船舶を専門に扱う Shipowners Club はコンバインドレシオが 101%と財務状況のアナウンスを行ったクラブの中では最も結果が良好で、投資収益を加味した収支は 3910 万ドルのプラスとなっています。

国際グループ全体では収支が悪化した状態ですが、2020 年度末から 2021 年度はじめにかけて投資市況が回復したことを受け、ほとんどのクラブにおいて投資収益は良好です。Gard は 1 億 200 万ドルの収益を上げており、Britannia、North、Shipowners、Skuld および UK の 5 クラブは 5000 万ドルを超える収益をあげています。すべてではありませんが、中には収支悪化を投資で穴埋めできたクラブもありました。Britannia、North、Shipowners および Swedish の 4 クラブは 2021 年度 2 月 21 日時点で自由準備金が増えています。

まとめますと、国際グループ P&I クラブのコンバインドレシオは平均 122%と上昇しており、自由準備金を切り崩したり、現在直面している課題を強く訴えるクラブも中にはありました。クラブの収支悪化を是正し持続性を確保するための対策が必要で、多くのクラブが投資収益に過度に依存している点が問題です。S&P は 2020 年度下半期にこの点を脆弱性と認識し、Standard、Gard、UK および North のアウトルックを Negative に変更しました。これは確かに歓迎されるものではありませんが、一方で、クラブは過去 10 年に渡り非常に強固な財務基盤を築いており、その重要性をより一層強く認識するべきです。自由準備金を切り崩したクラブがあるものの、多くのクラブは S&P の格付け AAA 以上で、自己資本モデルをクリアしています。したがって、収支悪化による困難な状況が何年か続いたとしてもクラブはそれに耐えることが可能で、財務力の中核が土台から揺らぐようなことはないと考えています。

今後の展望

こうした結果は今後どのように推移していくのでしょうか？2020年度は収支悪化が予想され、確かにそのとおりでした。これがきっかけとなってS&Pが格付けの再評価を進め、アウトルックが変更されるクラブがさらに出てこないとも限りません。先に挙げたクラブのほかにWestが同様となっており、最近になってアウトルックがStableからNegativeに変更されました。市況を喧伝する意図はありませんが、P&I保険の料率が引き続き引き上げられて行くであろうことは疑いようがありません。これは、昨年いくつかのクラブがジェネラルインクリースについて強硬な姿勢をみせたことに端を発しています。保険料率に関する規律を保つことで先々クラブの収支改善に好影響を与えることができれば、先々それが加入トン数の増加や規模拡大のチャンスが増えることにつながっていくと期待されます。

クレーム

COVID-19のワクチン接種の開始と海運業界における厳しいリスク管理手順により、クラブの収支に対するCOVID-19の悪影響は大幅に減退していくことと思います。しかしながら、P&Iの大型クレームに限って言えば、2021年は困難なスタートとなりました。EVER GIVENが2021年3月にスエズ運河で座礁した事故は周知のとおりで、この原稿を用意している時点ではまだ関係者間で交渉が続けられている状況です。スエズ運河庁からは法外な要求が突き付けられており、クレームは相当額にのぼるものとみられます。残念なことに、このほかにもSEACOR POWERのレイジアナ沖での転覆、A SYMPHONYの衝突、NAGA 7の転覆・船骸撤去、PAPAA 305の沈没、X-PRESS PEARLの火災といった不幸な事故がありました。2021年度がどのように推移するかを予測するのは時期尚早ですが、こうした事故のすべてが、大規模な支出と、さらには国際グループ再保険に対する影響の懸念といった形で、クラブにとって困難な状況が続くであろうことを示しています。



クラブの財政状況

Combined net ratio (CNR)

Club	2020	2021
UK Club	121%	150%
West of England	107%	140%
London Club	137%	137%
Steamship	99.8%	125%
Standard Club	143%	121%
Swedish Club	107%	120%
Britannia*	132%	117%
North of England	125%	114%
Skuld	110%	108%
Shipowners	105%	104%
Gard	114%	102%
Japan Club	108%	
American Club	106%	

*Estimated excluding movement in Boudica

Free reserves

Club (USDm)	2020	2021
Gard	1,179	1,262
Britannia*	594	626
Steamship	515	511
UK Club	559	507
Skuld	466	459
North of England	443	450
Shipowners	340	379
Standard	393	360
West of England	338	291
Swedish Club	228	231
London	173	154
Japan Club	235	
American Club	54	

*Including Boudica

Investment returns

Club (USDm)	2020	2021
Gard	118	113
North of England	70	65
Britannia*	87	59
UK Club	107	59
Steamship	67	54
Shipowners	48	50
Swedish Club	32	34
West of England	46	33
Skuld	55	63
London Club	41	16.7
Standard Club	69	32.8
American Club	15	

リリースコール：絶えず議題の対象に

リリースコールの問題は関係者間の軋轢と誤解を招く種となることがあります。リリースコールが課される理論的根拠は、あるメンバーがクラブ加入を終了した場合に、残された他のメンバーの利益を守ることにあります。現在の保険年度に加えて過去の2ないし3年度の会計を未閉鎖のままとするのが一般的で、クラブの収支が悪化して致し方ない場合は、予定外保険料の負担をメンバーに求めることとなります。クラブは、この予定外保険料リスクに見合う担保を、加入を終了するメンバーに対して求めます。

過去10年間で、唯一 American Club が予定外保険料の負担をメンバーに求めましたが、少なくとも財務状況が堅調であるクラブにとって、リリースコールはもはや過去の遺物なのではないかという議論があります。実際 Britannia は2年前にそのような判断を行いました。すぐに方針を転換してリリースコールを請求するようになりました。Shipowners Club だけが唯一リリースコールを請求しません。

リリースコールは会計未閉鎖の保険年度に関する財政見通しを正確に反映したものであるのでしょうか？ American Club を除いて、P&I クラブが過去に予定外保険料の請求を行った事例は10年以上前に遡ります。2008年に金融危機が起こって以降、各クラブの自由準備金は記録的な上昇を続けました。それに加えて過去に予定外保険料の請求を行ったことのないクラブもあることから、予定外保険料の必要性には疑問の余地があります。

以前のニュースレターでも触れましたが、現在の危機的状況が深刻な結果をもたらし、業績見通しがどれほど心もとないものであるかを示すことになりかねないところはあります。それでもなお、複数年度に渡って請求されるリリースコールは、予定外保険料が請求されるリスクを反映するべきではないと考えています。リリースコールが手かせになってクラブ加入を終了することが難しくなることは容易にご理解いただけることでしょう。

リリースコールの支払いを完了するのは単純なことではありません。支払いには3通りの方法があります。一つ目は会計未閉鎖の保険年度についてリリースコールを支払うことです。リリースコールの支払いに応じたメンバーはその後どの保険年度で業績悪化が生じても、それについて責任が生じることはありません。P&I クラブが現在保有している自由準備金の額と会計未閉鎖の保険年度におけるクレーム見積りの正確性を考えると、この選択肢はメンバー側にとって経済的な負担がより大きくなる可能性があります。二つ目は、クラブ向けにエスクロー口座を開設して、未閉鎖保険年度の会計がクローズされるたびに残高を減らしていく方法です。3年から4年の間、資金を口座に残さなければならないため、メンバーからすると好都合とは言えません。最後に3つ目は銀行補償状の提供です。経験からするとこのオプションが最も経済的です。補償の提供は、クラブが承認した銀行によるものでなければならず、銀行に事情を説明するのに手間がかかることがあります。

リリースコールが絶えず議論のまにに挙げられる理由をご理解いただけたでしょうか。リリースコールの請求に正当な理由があるとしても、なぜこれほど高くなければならないのでしょうか？

リリースコール

Club (USDm)	2017	2018	2019	2020	2021
America	Closed	20	20	20	20
Britannia	Closed	Nil	5	7.5	15
Gard	Closed	Nil	5	5	10
Japan	Closed	5	5	5	5
London	Closed	5	12.5	15	15
North	Closed	0	5	15	15
Shipowners	Closed	0	0	0	0
Skuld	Closed	7.5	10	15	15
Standard	Closed	Closed	0	6	12.5%
Steamship	Closed	Closed	10	10	10
Swedish	Closed	Closed	5	15	15
UK	Closed	5	10	15	20
West of England	Closed	Closed	0	15	15

オーバースピル保険料は非現実的？

P&I 保険の歴史においてオーバースピル・クレームが発生したことはありません。31 億ドルを超えるとオーバースピル・クレームとなりますが、COSTA CONCORDIA の 14 億ドルのクレームが唯一それにもっとも近かった事例です。しかしながら、以前は重大ではあるものの過度ではないと思われた損害額がエスカレートし続けていることを私たちは目の当たりしています。

P&I 保険の歴史上 COSTA CONCORDIA に続いて 2 番目に大きなクレームでは船骸撤去費用が 860 万ドル規模に上り、少なからずマーケットに影響を及ぼすとみられています。

国際グループ再保険を使い切ってしまうとオーバースピル・クレームになり、そのため「オーバースピル」という呼び方をします。オーバースピル・クレームが発生すると、船舶 1 隻について 1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約の責任制限額の 2.5%を国際グループ加盟 13 クラブが負担することになります。現在の加入トン数をもとにすると、およそ 80 億ドルが限度となります。

責任制限制度の適用があればオーバースpill・クレームのリスクはありません。汚染、船員、船客に関するクレームでも同様と考えられます。オーバースpillとなる規模の無制限に近いと言えるようなクレームが発生した場合、責任制限額の計算に従って各クラブが拠出を行い、国際グループ全体で負担し合うことになります。

そのような状況ですので、オーバースpill・クレームに関する負担は、上手く行けば、P&I クラブの自由準備金に対して深刻な影響が出る程度で収まります。より深刻なのは、メンバーに対してオーバースpill保険料の請求がなされる結果となることです。リリースコールを支払ってクラブ加入を終了したとしても、オーバースpill保険料の負担義務を免れない点は留意いただいた方がよいと思います。

今回このような情報を発信するのは警鐘を鳴らすことが目的です。リスクは今のところ大きくなく、過去に実例もありませんが、現状を踏まえて、ご記憶にとどめていただければと思います。



連絡先

Angus Bell

Client Manager

+44 (0)1245 702 376

angus.bell@aon.co.uk

Eleanor Urry

Client Manager

+44 (0)207 086 1846

eleanor.urry@aon.co.uk

Sarah Lamb

Client Manager

+44 (0)20 7086 3155

sarah.lamb1@aon.co.uk

Jacqui Coplen

Client Manager

+44 (0)1245 709136

jacqui.coplen@aon.co.uk

Chris Chadwick

Executive Director

+44 (0)20 7086 4185

christopher.chadwick@aon.co.uk

Julie Vine

Client Manager

+44 (0)1245 706093

julie.vine@aon.co.uk

David Mahoney

Executive Director

+44 (0)1245 709 249

david.mahoney@aon.co.uk

Chris Gimson

Director

+44 (0)20 7086 3155

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 2021 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 authorized and regulated by the Financial Conduct Authority.

aon.com