



NorthStandard

Pre-Renewal Report

2025

PUBLICATION DATE: 19 November 2024



NorthStandard

Pre-Renewal Report 2025

	Welcome	3
	Claims environment	4
	Financial performance	6
	The 2025 renewal	8

Taking on
tomorrow
Together

Key results forecast to 20 February 2025



*Forecast as at November 2024
†Based on combined legacy club figures

クラブ・チェアマンからの挨拶

2025リニューアルを見据え、本プリ・リニューアル・レポートでは、当クラブの現在の財務状況をご説明します。当クラブの規模やサービス範囲の拡大、そして将来に向けた継続的な投資が、複雑なクレームに伴うコストの上昇およびそれに伴うインフレ圧力、さらにはクレームのボラティリティの管理面において、今年その効果を発揮しています。

NorthStandard's は、強固な財務基盤に支えられたグローバルな規模と事業展開により、地政学的な出来事や不安定な海運市場といった課題に対応できる理想的な立ち位置にあることを約束します。

このような状況下においても、私たちは国際貿易の拡大し続ける需要に応えるために今後も必要な長期戦略に焦点を当てていきます。

国際P&Iグループ(IG)のリーディング・クラブの一つとして、当クラブは高いスキルと経験を持つ社内チームの恩恵にあずかっています。この専門知識により、当クラブは効果的かつ効率的なオペレーションの実現、船員の安全性の向上、脱炭素化への移行を成功させるため

に、メンバーや顧客の皆さまを全面的にサポートすることができます。また、IG最大のクラブの一つとして、船主のために効果的な提言を行い、船主の利益のため、世界中の政府と可能な限り緊密に協力し、その地位を活用してきました。

メンバーの皆様のご支援と信頼が当クラブの成功の基盤であり、今後もメンバーの変化する要件に確実に応え続けることに注力してまいります。

Cesare d'Amico
CHAIR

2024年11月19



クレーム環境

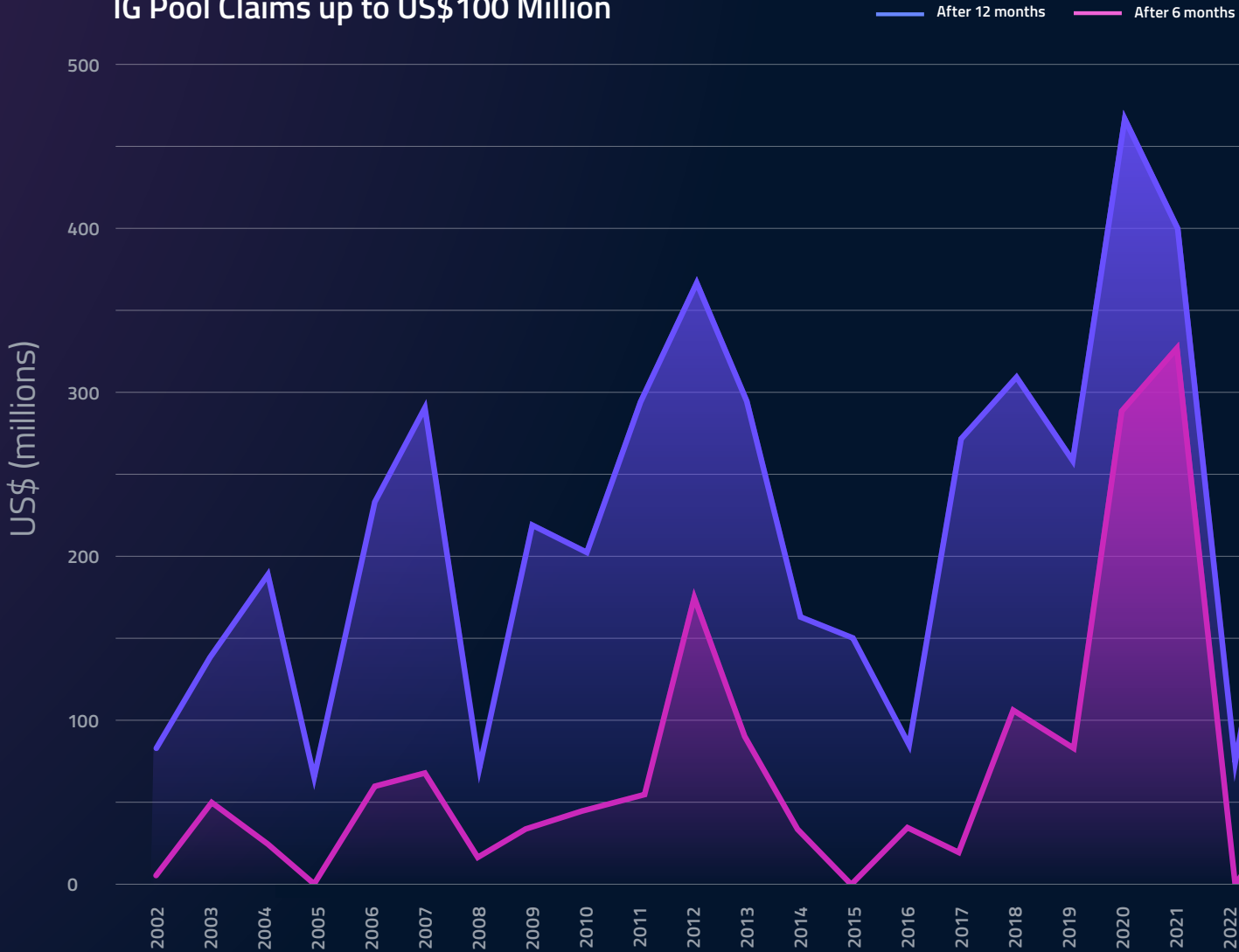
比較的「静かな」クレーム状況が2年間続いた後、2024年は大型クレームが多発する年となりました。2024年現在までに当クラブで発生した全体的なクレーム件数は、最近の保険年度と同水準にあり、一般的な小規模クレーム(Attritional Claim)は安定しています。しかし、その一方で大型クレーム(100万米ドル以上)の件数と金額の両方が増加しました。前年の5件に比して、2024年には6か月経過時点で14件の大型クレームが発生しています。

この大型クレームの実績は、IGのプール・クレームの状況にも表れています。2024年上半期末までに7件のプール・クレーム(貨物船「ダリ」を含む)が報告されており、これは7年間の平均を若干上回っています。これは2022と2023両年の6か月経過時点における低水準に続く実績となっています。

残念ながら、NorthStandardは6か月経過時点までに2件のプール・クレームを報告しており、当該保険年度においては、さらに3件のクレームが暫定的な解決見込額とともに申告されています。これは前例のないことではなく、2009年のような過去の経験に基づけば、当クラブの規模では予想され得ることではあります。しかし、それでも異例であることには変わりなく、今年の正味コンバインドレシオを押し上げる結果となりました。

プール・クレームは常に予測不可能なものですが、今年および今後数年間、クレーム・コストの上昇をもたらすと思われる重要な要因がいくつかあると考えています。ウクライナと現在の中東の紛争は、通常の貿易の流れを混乱させています。いずれも平均のトンマイルを増加させ、運賃相場の高騰を招き、その結果として船舶の稼働と乗組員の労働を過度なものにしています。これは、新造船の竣工ペースの上昇と既存船舶の解撤の減少と相まって、世界中の限られた乗組員のリソースに大きな負担をかけています。さらに悪いことに、これは、新型コロナウイルス感染症のパンデミック下で乗組員のトレーニングが行えなかった時期の後に続くものとなっています。

IG Pool Claims up to US\$100 Million



そのような要因が今年発生した大型クレームのいくつかに影響しています。例えば、南半球の冬に、船舶が喜望峰周りの航路を航行することを余儀なくされ、その結果、コンテナの船外流出事故の発生が増加し、その他の大惨事も発生しています。海上で費やされる時間が長くなるとともに、より長期化された航行期間が重大なクレームを発生させる可能性を高めています。

そして最後に、貨物の虚偽の申告やリチウム電池の輸送に起因する船舶の火災事故の発生率の増加は、近い将来に収束する兆しが見えない憂慮すべき事態となっています。

//

クレーム・コストの上昇には **いくつかの重要な要因**があり、それが運賃相場の高騰につながり、その結果として、船舶の稼働やその乗組員の労働を過度なものにしています。

//



財務実績

クレームの動向が上昇に転じ、当クラブ内のプール・クレームと他クラブのプール・クレームへの分担の両方が、我々の2024/25保険年度のクレーム予想を増加させたことから、当該保険年度の正味コンバインド・レシオは110%を超える見込みです。

前年度におけるクレームの推移は、年度末以降、予想よりも良かったものの、会計年度における正味コンバインド・レシオは依然として110%を超える可能性があります。

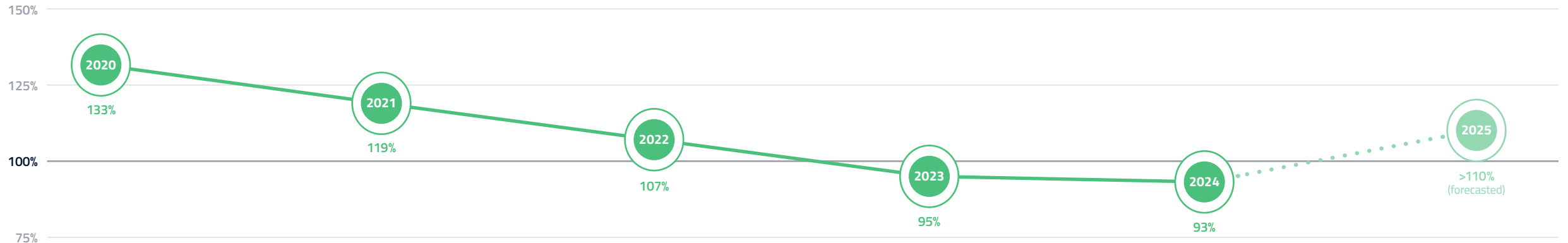
しかし、当クラブは引き続き慎重な見通しを立てています。個々の大型クレーム、特にプール・クレーム（正味コンバインド・レシオ実績150%）の非常に変動性の高い性質や件数や規模により、この

時点での今年の正味コンバインド・レシオの予測は年末までに大幅に変更される可能性があります。

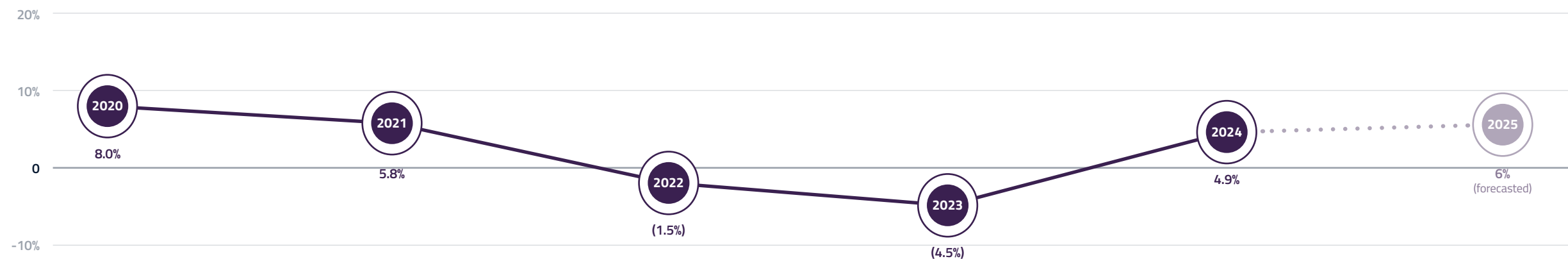
このようなネガティブな保険引受の実績に関わらず、当クラブは、引き続き好調な投資実績が保険引受の赤字を補い、通年でのフリー・リザーブ（準備金）の増加を見込んでいます。

当クラブは、引き続き
好調な投資実績が保険引受の赤字を補
い、通年でのフリー・リザーブ（準備金）
の増加を見込んでいます。

Net combined ratio performance



Investment returns Year ending 20 February



10月中の債券利回りの上昇は投資収益にマイナスの影響を及ぼしたものの、それでも当クラブは2024年10月20日までの8か月間は5.0%のリターンを記録しました。今年の最後の4か月間でさらなる投資収益が見込まれるため、通年では約6%のリターンが見込まれます。繰り返しになりますが、注意は必要であり、債券利回りは引き続き変動しており、株式市場は依然として不安定です。このボラティリティを考慮し、当クラブは投資ポートフォリオに慎重な姿勢を継続しており、80%以上を国債または投資適格社債としています。

AAA

Capital Strength



資本基盤

フリー・リザーブ（準備金）の増加が見込まれ、S&Pグローバル・レーティングスの「A」（安定的）の格付けに反映されているように、当クラブの資本基盤は依然として強固なものとなっています。

2025リニューアル

当クラブでは、過年度の大型クレームの発生傾向はしばらく続くと予想しており、プール・クレームの全体の件数は、通常平均の年20件以上に戻ると予想しています。

現在の保険引受の損失は、今年予想される投資収益によって補われる以上の結果になることが予想されますが、クレームと保険料の間のデルタ（差）がこれ以上拡大しないようにする必要があります。公平でバランスのとれた保険引受の結果を提供するため、クラブの理事会は、2025/26保険年度へリニューアルするP&I保険料率に5%のジェネラル・インクリースが必要となることを確認しました。これはすべてのP&Iメンバーに適用されますが、個々のメンバーの保険契約のリニューアルは、特定の実績やクレーム実績、およびリスク・エクスポージャーの詳細な見直しと評価に基づいて交渉され、合意されることとなります。

また、2025/26保険年度にリニューアルされるすべてのFD&Dリスクに対して、5%のジェネラル・インクリースを適用します。

当クラブの広範囲にわたる保険カバーの範囲は、GXLプログラム (General Excess Loss and Collective Overspill Programme)によって支えられています。このユニークな再保険プラットフォームは、世界最大の海上再保険契約であり、最後に更新されたのは2024年2月です。AXA XLが主導し、その他長年にわたる再保険パートナーからの幅広いサポートを受け、世界の船舶フリートの90%以上を扱い、GXL再保険は、ほとんどの被保険リスクに対し、IGのP&Iクラブが、他に類を見ない高いレベルの束縛のない無制限の保険カバーを提供することを可能にします。IGは2025/26保険年度のGXLプログラムのリニューアルについて交渉中であり、今後数週間以内に最新情報が発表される予定となっています。

Taking on
tomorrow
Together

公平でバランスの取れた保険引受の結果を提供するため、クラブの理事会は2025/26保険年度へリニューアルするP&I保険料率に5%のジェネラル・インクリースが必要となることを確認しました。



NorthStandard

Keep up to date by visiting
north-standard.com

 [@NSMarineIns](#)

 [@NorthStandardGroup](#)

 [NorthStandard](#)

NorthStandard group incorporates entities, branches and offices worldwide and includes the insurance entities detailed below. For further details on our group please visit north-standard.com. To identify your insurer within NorthStandard please refer to your policy documents or please contact us.

NorthStandard Limited (No. 505456) is registered in England and also trades as Sunderland Marine. Registered Office: 100 The Quayside, Newcastle upon Tyne, NE1 3DU, UK. Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority.

NorthStandard EU DAC is registered in Ireland (No. 628183) and also trades as Sunderland Marine. Registered Office: Fitzwilliam Hall, Fitzwilliam Place, Dublin, D02 T292, Ireland. Regulated by the Central Bank of Ireland (C182370).

The Standard Club Asia Ltd is registered in Singapore with limited liability (No. 199703224R). Registered Office: 3 Anson Rd, #10-02 Springleaf Tower, Singapore 079909. Authorised and regulated by the Monetary Authority of Singapore. The Standard Club Asia Ltd (Hong Kong Branch), registered in Hong Kong (No. F0024636), authorised and regulated by the Hong Kong Insurance Authority.

The Standard Club Ireland DAC is registered in Ireland (No. 631911). Registered Office: Fitzwilliam Hall, Fitzwilliam Place, Dublin 2. Authorised and regulated by the Central Bank of Ireland (C182196).

The Standard Club UK Ltd is registered in England (No. 00017864). Registered Office: The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG. Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority.