

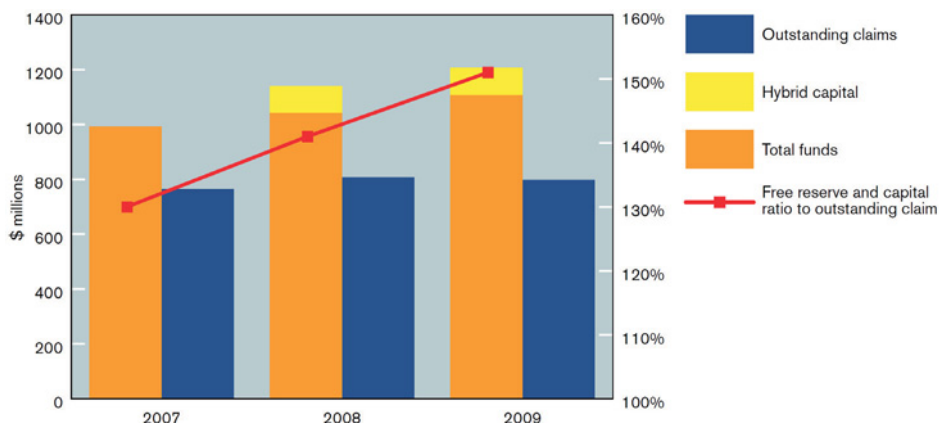
2010年2月期決算概要



- クラブ総資金は11億ドルから12億ドルへ増加
- 自由準備金及び資本金は3億3,400万ドルから4億900万ドルへ増加
- 支払備金に対する自由準備金及び資本金の割合は141%から151%へ増加
- S&P格付けはA-(Stable)を維持
- 2009保険年度のクレームは、現時点でプールが2008年度を上回っているものの、全体的には2006-2008年度のクレーム金額に比べ良好
- 2009年度のクラブ保有クレーム (Retention)は海運活動の落ち込みに伴い減少
- 投資利回りは8%超
- 外部保険計理人を導入し、クレームの支払備金の構築を強化
- 2007保険年度は更なる予定外保険料なしに閉鎖
- 2010年度より各クラブの保有クレーム限度額は700万ドルから800万ドルに引上げ

	2010年2月期	2009年2月期
総保険料収入	447.2	548.7
再保険料	(75.9)	(78.4)
正味収入保険料	371.3	470.3
保険金・備金繰入	(320.0)	(353.1)
新規契約営業費	(23.0)	(27.6)
正味一般管理費	(21.1)	(24.0)
経常費用	(364.1)	(404.7)
経常損益	7.2	65.6
資産運用損益	78.7	(56.2)
支払利息 (Hybrid資本)	(9.0)	(4.5)
税引前当期剰余金	76.9	4.9
税金	(1.7)	1.7
税引後当期剰余金	75.2	6.6

	2010年2月期	2009年2月期	2008年2月期
総資金	1,207.0	1,141.2	992.4
支払備金	797.7	807.5	763.2
自由準備金及び資本金	409.3	333.7	229.2
総資金 / 支払備金	151%	141%	130%



カロウシス新理事長 挨拶

(理事会報告書より抜粋)



クラブ理事長
ディノ・カロウシス

メンバーの皆様のご協力のもと、当クラブは過去18カ月にわたる金融危機の嵐を乗り越えることができ、クラブの自由準備金及び資本金は、ハイブリッド資本を含み4億ドルを超えるレベルに増加しました。

当クラブがこのように資本強化できましたことは、将来に向けて、つまりヨーロッパにおける新たなソルベンシー体制に向けた金融当局の厳しい規制への対応の地盤ができたこと、また総合的財務力の強いクラブとしてメンバーに信頼していただける地盤ができたことを意味すると存じます。

2008保険年度について当初の見積り通り、20%の予定外保険料を理事会決議したことにより、2006年度から2008年度に至る未閉鎖保険年度勘定の損失削減の目標を、無事に達成することができました。結果的には2008年度勘定で生じた若干の剰余金が前2年度に残っていた損失を解消させる効果をもたらすこととなりました。

今年度は特にその他いくつかのプラス要因が貢献したため、剰余金は7,500万ドルとなりました。投資利回りは昨年マイナス5%でしたが、今年はプラス8%を超える高成績を記録しました。また、海運市場の荷動きが停滞していたことから、2009年度クレームは予想していた通り減少傾向を示し始めました。これはかなり重要な意味を持ちます。つまり、理事会が目指す目標（コンバインド・レシオを100%として保険収支のバランスを保つこと）が、保険料をさらに引上げることなく達成しやすくなるからです。

理事会では、クレームの動向に順風の兆候を感じたため、2010保険年度のジェネラル・インクリースを5%と設定しました。しかし、経済状況の回復と共にクレームも活発化することを考慮に入れ、これに見合う適切な保険料収入の維持が必要であることは認識しています。

2009保険年度の最終支払保険金の正確な予測を申し上げるには時期尚早ですが、現時点では、1件当たりの平均クレーム金額が昨年より若干高いものの、既発生既報告クレーム、特にカーゴ及び傷病クレームの件数が減少している状況です。大型海難事故の件数とコストは年度により高低差があり、2008年度は特にプール・クレームの件数が非常に少ない年でしたが、2009年度はUKクラブの2件を含み前年より多くの海難事故が報告されています。UKクラブのプール・クレームの金額は、2008年度よりは高いものの、2006年、2007年ほど高額ではなく、過去5年間の平均値より若干低い程度です。

どの年度でもクレームのレベルを予想することは難しいものですが、当クラブは2009年に自己資本査定やリスク許容度調査を行い、当クラブ自身のクレームに関する再保険の見直しを行いました。理事会のストラテジー委員会の監視の下で行われたこの検証の結果、2010保険年度について国際グループの再保険契約に加え、今まで以上に包括的なクラブ独自の再保険契約を締結しました。新再保険プログラムは、個々の大型クレームをカバーするだけでなく、クラブ自身が負担する通常クレーム（Retention）の多発や、プール・クレームの多発によってクラブの負担が増加した場合にクラブを保護する役目を果たします。

この新しい再保険契約の費用はスイス・リー社との10年間の再保険契約が追加保険料なしで満期を迎えたためその清算金と相殺されます。年毎に変動する支払保険金を大幅に安定させるこの新再保険プログラムにより、保険収支のバランスを安定させるだけでなく、当クラブが遵守しなければならない金融規制や格付機関の査定における自己資本要件を満たす効果があります。

強化されつつある金融規制制度は、リスクの査定や管理態勢ばかりでなく、コーポレート・ガバナンスにも重要性を置いています。理事をメンバーから選出

し、独立したプロの管理者に事務委託するというP&Iクラブの組織は、金融当局の期待する形態になっています。当クラブでは理事会の中に委員会を設置し、その時々の問題を管理者と共に検討し、全理事に対し報告や答申を行っています。これらは、クラブの万全なリスク管理態勢の構築や、適切なコーポレート・ガバナンスによる運営のためには欠くことはできません。

すべての理事が費やす時間と管理者への責任委託の度合いのバランスを上手くとらなければなりません。委員会の助けを借りてクラブの直面するリスクを理事会が十分に把握し、このリスクを効果的に管理するために適切な政策を策定し、その政策をクラブ管理者に確実に実行させるために、理事会がより多くの時間を割くことは不可欠です。

この過程でクラブ管理者の役割は重要です。彼らはもちろん、私たちが個々のメンバーとして契約やクレームあるいはその他一般的な問題で日々コンタクトしているクラブ管理者のスタッフです。世界中のメンバーのニーズに対応する彼らの迅速で効率的な対応能力は、当クラブの特徴をよく表しています。

今年はメンバーの満足度調査を実施し、その結果を理事会による監視に役立てると共にクラブ管理者のサービスの品質維持、向上に役立てていこうと考えています。メンバーが気付いた点を的確に把握するために皆様の貴重なご意見を寄せていただくことは重要です。ぜひご協力いただくようお願いいたします。

当然のことながら金融当局の最大の関心事は金融危機であり、理事会としても必然的にこの問題には多くの注意を払っていますが、私ども理事は究極的には船会社の役員でありクラブのメンバーですので、一般的に船主が抱える最近の問題について、理事会の度に多くの時間を割いています。例えばクレームに発展するような事故はその一つです。理事会ではクラブの支払う高額クレームについて報告を受けるばかりでなく、新しいクレームや未解決のクレームについても定期報告を受けています。これらの報告によりクラブの支払保険金を監視するだけでなく、メンバーが抱えている現実の問題をみることが出来ます。この経験をすべてのメンバーに役立つ損害防止のアドバイスに生かすことは、ますます重要性を増し、クラブ管理者に期待するサービスとなっています。

業界全体の問題も、国際グループで検討中の案件の報告という形で、理事会に持ち込まれます。たとえば海賊問題です。P&Iクラブは身代金の支払いを保証する保険者ではありませんが、この問題は、私達すべての船主にとって大きな問題となっています。クラブはこれらの問題を回避するための現実的解決策を模索することに一役を担っています。

私達が、国際的に増えつつある船主の新たな責任に関する法規制の立案を監視し対応するためには、クラブとメンバーの保険利害関係者としての密接な関係は、今後とも継続的に必要です。理事会の指示の下に、管理者はこれら多くの案件に対しクラブの意見を代表するため主導的役割を担って参りました。

理事会にあげられる案件の幅広さを考えると、各理事の船主としてのバックグラウンドや経験は計り知れないほど貴重です。10月には、理事会に7名の新理事が就任されました。日本から、新日本石油タンカー株式会社の高橋秀幸取締役及びくみあい船舶の向江信孝代表取締役社長の2名のほか、Mr H.V. Franco (Harley Marine Services Inc.) , Mr S.L. Ghomri (Hyproc Shipping Company SPA), Mr R.C. Gillett (Bermuda resident), Mr J. Liberty (Royal Caribbean Cruises Ltd), Mr R.D. Widdows (Neptune Orient Lines Limited)の5名の新理事です。各理事はそれぞれ豊富な経歴をお持ちで、特にRoger Gillett氏は保険業界の経験もおありです。こうした新理事をお迎えし、それぞれのご経験を理事会の席で生かしていただけることは嬉しい限りです。

最後に、すべてのクラブ・メンバーの皆様に、当クラブへのご支持とご信頼を賜りましたことを、感謝いたします。私達は苦難の時期を経て参りました。私はクラブ理事と共に、既に構築した財政的基盤を一層強固にし、メンバーが必要とし、期待する保険保護とサービスをUKクラブが提供できるよう、これからも努力いたします。

クラブ理事長 ディノ・カロウシス

2010年2月期決算概要

今年度、当クラブは資本の充実を図り、保険収支の均衡を図ることに努力してまいりました。先行きの不安な世界経済を背景に、当クラブは、支払備金だけでなく、自由準備金及び資本金を強化いたしました。クラブ財政と保険収支の改善は、現行の金融規制の環境を考えると、特に重要な意味を持ちます。

2010年2月20日現在の自由準備金及び資本金は、昨年の3億3,400万ドルから7,500万ドル増加して、4億900万ドルとなりました。これは、6,300万ドルの2008保険年度の予定外保険料（Supplementary Premium）に加え、正味8%を超える投資利率、金額にして約7,800万ドルの投資収益が寄与しています。当会計年度のコンバインド・レシオは98%（昨年は86%）です。

〈註：コンバインド・レシオは、保険会社の収益力を図る指標、100%を超えると収益より支出が多いことを意味する〉

アンダーライティング

2010年度保険更改では5%のジェネラル・インクリースを設定いたしました。クレーム・コストはいずれ上昇するでしょうが、当クラブの実績では、少なくとも海運市場の動向を短期的に見れば通常クレームは減少すると見込まれるため、近年より控えめな数字となりました。2009保険年度のクレームの推移は穏やかで、常に保険年度収支を均衡に近づけるといいうクラブの目標に貢献しています。

昨今の海運業界の停滞が過去のパターンであれば、クレーム金額はしばらく低調となるでしょう。このクレームの下降予測によりコンバインド・レシオは100%に近づきますが、いつまで下降傾向が継続するかはわかりません。

またルール上の標準免責額は、2009年度より毎年理事会にて見直しが行われることとなりました。この変更に伴い、今保険更改では約20%のメンバーが、免責額の見直しを行いました。クラブ管理者は、免責額の見直しの効果は、各社が一定のリスク負担をすることで自社内で損害防止の認識を高める契機となることや、保険料の抑制につながるため、将来多くのメンバーが免責額を引き上げるであろうと考えています。メンバーにおかれては、保険更改に際して、免責額が適切に設定されているかどうかを見直しいただくことをお勧めします。

クラブ管理者は保険更改の書類を、皆様によく理解していただくためご説明してきましたが、2009年11月より、新しいロス・レコードの様式をクラブ・ウェブサイト“Underwriting Online”で提供していません。メンバーの保険データ自体に変更はありません

が、より多くの情報をより見やすい形で表示しています。

2009保険年度には、3,400隻以上の加入船舶のうち105隻が休航し、350万ドルの保険料休航戻しが発生しました。2009年度分の休航戻しの請求は、2010年8月20日まで行われると見込まれます。

今のところ2009年度に休航した船舶数は2008年度のものを上回っていません。これは当クラブのコンテナ船シェアが比較的少ないことが影響しているのではないかと考えられます。休航戻しに関する規定は2009年度から改訂され、ホット・レイアップの場合は、再保険コストを除き50%の返戻、コールド・レイアップの場合は90%の保険料を返戻することになりました。昨年休航戻しが認められた船舶のうち約半数がホット・レイアップによるものでした。

〈註：コールド・レイアップは船上に船員がいない状態での休航。ホット・レイアップは、船上に船員が残留する状態での休航。船員の数は概ね本船旗国の最小安全配員証書の下での最低必要人員の半数以下が目安です。〉

P&Iクラブの保険契約においても、加入船舶の質は最も重要な要素です。昨年度当クラブのシップ・インスペクション部門は3,400隻のうち500隻を検査しました。クラブの損害防止プロジェクトは、これまで多くの加入船舶の乗船検査で船内の不備を改善することに重点を置いていましたが、各メンバー毎のリスク分析などテクニカル・アドバイスを提供することで、メンバーの損害防止策をアシストしてゆく方向にシフトしています。社内の損害防止策についての相談をご希望のメンバーは、日本支店へお問合せください。

クレーム

昨年の年次報告書では、クレームは海運業界が停滞している間は低調に推移すると申し上げました。この予想は証明されました。保険年度開始12カ月経過時点での2009年度正味既発生既報告クレームは2008年度の同時期と比べ2,690万ドル減、つまり14%の減少で、2007年度同時期と比べると4,780万ドル減で23%も減少しています。

表1は正味支払保険金の最終予想額を示しています。2009年度（保有クレーム+プール）は2006年度から2008年度の3年間よりも低く、保有クレームに見られる下降傾向は、経済の停滞から期待される傾向を反映しています。第4四半期までは、2009年度のクレームは近年に比べ非常に低かったものの、第4四半期から上昇に転じ、最終予想額はコーポレート・プランのレベルを維持しています。

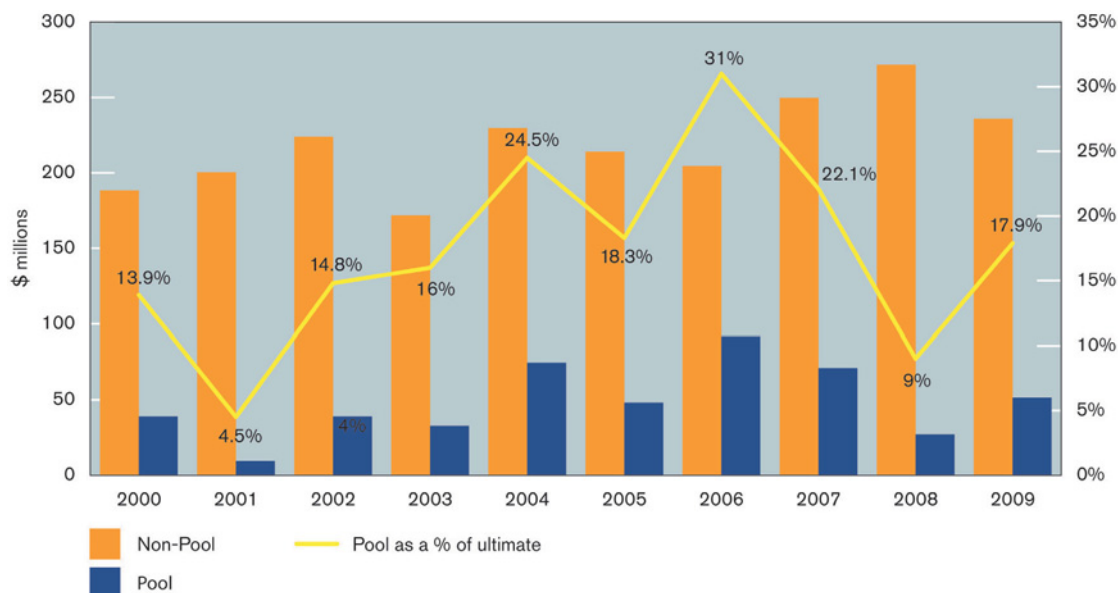


Table 1: net ultimate claims projections by policy year 2000-2009, split between Pool and non-Pool claims

クレームの推移は、より確かな査定が可能となる第6四半期を経るまではわかりませんが、2009年度はおそらく改善すると期待されます。その他に2009年度に特徴づけられることは、どのカテゴリーでもクレーム件数がかなり減少していることです。

昨年同様、当クラブのクレームに関わる準備金は、外部コンサルティング・ファームの保険計理人に委託し、慎重に算出されています。

すべての傾向と同様に、物品の海上輸送トン（トンマイル）の減少や、その他海運活動の動向によって、その年度のクレームが必ずしも減少するとは限りません。一握りの大型クレームが、減少するクレームに歯止めをかけることもあり得ます。そのためクラブは2010年度以降も2007年から2008年にかけてクレームが上昇した時のような兆候がないかを引き続き注意しなければなりません。

表2は既報告クレームの推移を示しており、表1に示した最終予測支払保険金（the Ultimate claims）に含まれる既発生未報告クレーム（IBNR：Incurred but not reported）は入っていません。表2では、2009年度以前の年度が、昨年の予想通り支払額が伸びていることがわかります。また2009保険年度は、12か月経過した2010年2月20日時点で近年の同時期の数字を下回っていることもわかります。

表1と表2を比較すると、既報告クレームと最終予測支払保険金との違いを見ることができます。前述の通り2009保険年度の既報告クレームは2008年度の同年月経過時点の数字より14%下回っています。

（2009年は1億6,200万ドル、2008年度は1億8,900万ドル 表2参照）しかし、2009年度の最終予測支払保険金で比較すると、2008年度より4%しか下回っていません。（2009年は2億8,700万ドル、2008年度は2億9800万ドル 表1参照）

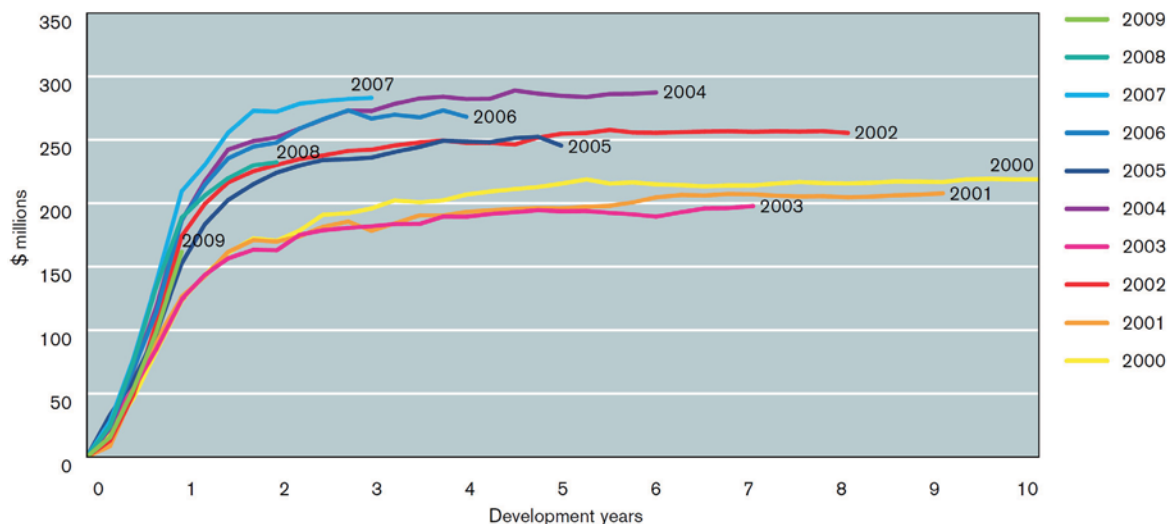


Table 2: net notified claims development policy years 2000-2009

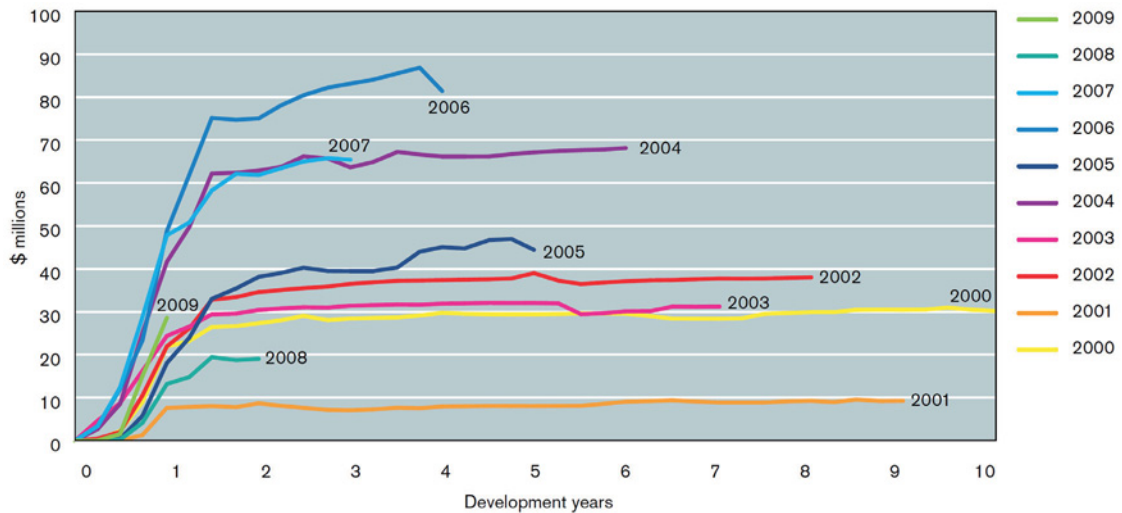


Table 3: net notified pool claims by policy year 2000-2009

プール

2006、2007保険年度のプール・クレームは予想外に高額であったため、予定外保険料をお願いする結果になりました。国際グループ内でプール負担割合が改訂されましたが、幸い当クラブのプール・クレームの好成績もあり、2009保険年度のUKクラブ・プール負担金は引下げられました。

2009保険年度のクレーム報告件数は2008年度の同時期の件数より多いものの、2006、07年度ほど高額ではありません。2009年度に発生したプール・クレーム件数は2010年2月20日時点で22件ありましたが、そのうちUKクラブのクレームは2件でした。2009年度プールについては保険年度開始から18カ月経過時点（2010年8月）には、より正確な数値がわかるでしょう。

表3は保険年度別のプール・クレームが年度毎にどのように推移しているかを示しています。2006年、07年のクレーム金額が突出して伸びていったことがわかります。

保有クレーム

表4は保険年度開始から12カ月経過時点のクレームをタイプ別に棒グラフとしたものです。2008年度まで、傷病クレームのコストがかなり増加していましたが、2009年度は減少しています。これは主に傷病クレーム件数が大幅に減少したためと思われます。2009保険年度は、特に大型海難クレーム（FCOO：Fixed and Floating Objects, Collisions, Oil Pollution and Other）が目立っていますが2007年、08年よりは減少しています。

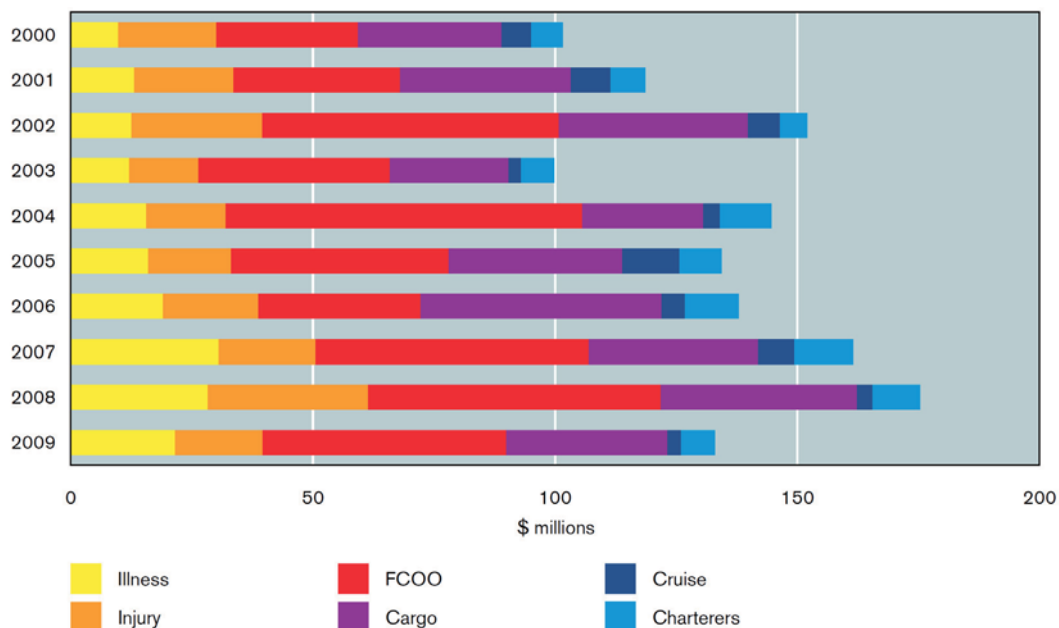


Table 4: net notified claims by category at twelve months' development 2000-2009 (excluding pool claims)

人身クレーム

大多数のメンバーに最も多いのは船員クレームです。人に関するクレームには、船客、ステバドア、検査官、パイロットなども含まれますが、大半は船員に関わるクレームが占めています。

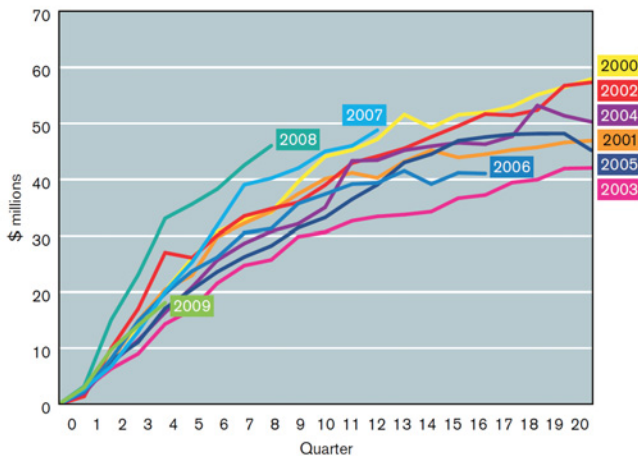
2009保険年度には傷病クレームの件数が減少したため、この傾向は改善しています。下の表は2000年から2009年度までの傷病クレームの金額と件数の推移を示しています。2009年度の既報告クレームの件数は他年度の同時期と比べ一段と低くなっています。

通常、疾病クレームが発生すると、契約上の義務から治療費と傷病手当などが発生するばかりでなく、患

者を本国へ送還し、交代船員を本船に送らなければなりません。海運業界の活動が停滞していても、給与は急激には下らず、医療費は経済状況と関係なく高額化しています。そのため世界経済の状況にも関わらずクレーム1件あたりのコストは若干増加していますが、総クレーム件数が減少しているため、当クラブでは最終支払予想保険金は減少するであろうと考えています。

船員クレームのコストが上昇していることを認識した上で、損害防止策を講じると共に、適切な免責金額について見直していただくことは、メンバーの皆様にとっても重要であると思われます。

Value



Number

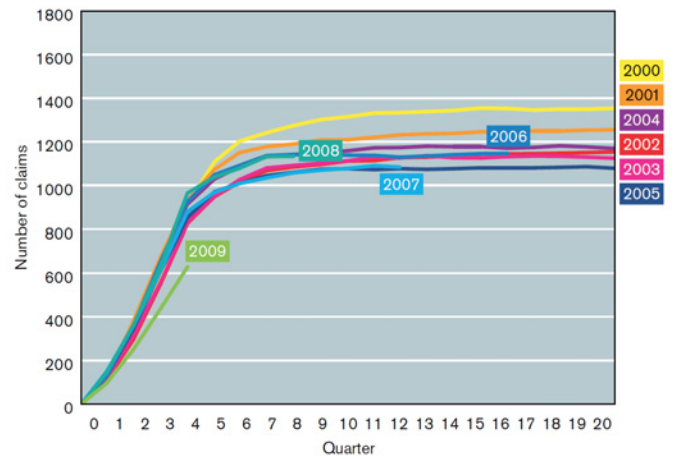
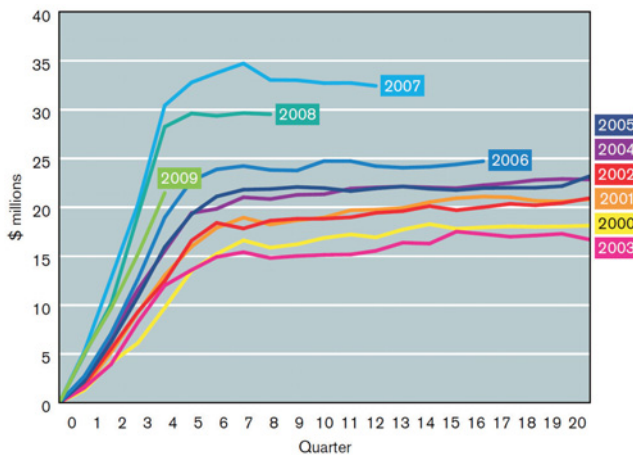


Table 5: net notified injury claims by policy year 2000-2009 by value and number of claims

Value



Number

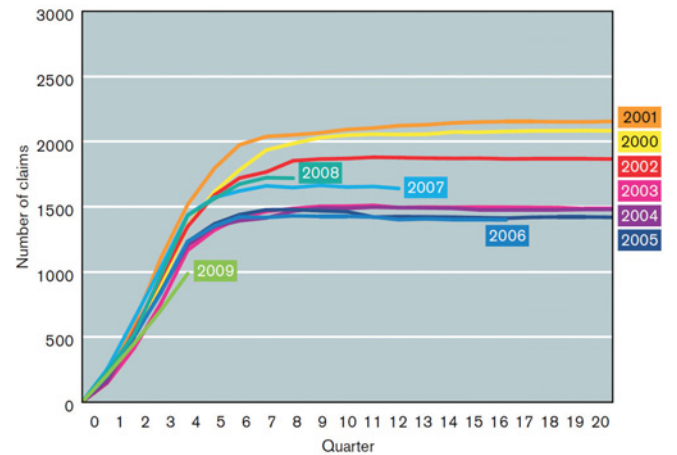


Table 6: net notified illness claims by policy year 2000-2009 by value and number of claims



Table 7: net notified casualty and pollution claims 2000-2009

海難事故及び油濁事故

表7に示す通り、このタイプのクレームは、年毎の変動が激しく、2009保険年度のクレームは、過去5年間の平均値より、7%ほど減少しています。当クラブの2009年度プール・クレームは2件です。特筆すべきは米テキサス州で発生した“EAGLE OTOME”の衝突事故ですが、2009年度全般でみると平均値か、あるいは少し減少程度の結果でした。

このタイプのクレームは年毎の発生傾向をみるのが難しく、2010年度は2004年度のようにクレームが頻発する気配が見られます。特に経費節減によって本船機器の保守が遅れることがあれば、火災やエンジン故障につながりかねません。

保険年度終了間際の2010年1月23日、メキシコからテキサスに向け航行中のダブルハル・タンカー“EAGLE OTOME” (52,504GRT)が、ポートアーサー港近くの運河で曳航船“DIXIE VENGEANCE”に曳航されていた「はしけ」と衝突し、硫黄分の多い原油1万バレルが流出する事故が発生しました。即座に本船の油濁対応計画が実行され、数週間にわたり清掃作業が続けられました。

幸い、狭い水路で流出したため、初期段階で油を2マイルにわたり水路に閉じ込めることができました。

貨物クレーム

2009保険年度のクレームのうち、良好な特徴を示しているのは、貨物クレームの件数が減少していることです。保険年度開始から12カ月経過時点で比較すると、過去5年間の平均値より23%の減少となっています。(2009年度は1,958件、2004-2008年度平均は2,551件) これは、海運活動が減少したことが原因であることは確かでしょう。

2009年度の貨物クレームは金額で比較しても、過去5年間の平均値より11%減少しています。

クレーム全般の概況

昨年から予想していたように、停滞する海運市場では船舶稼働率が低く、クレームは全般的に抑制された結果となったようです。主に大型事故の発生件数が緩やかであったことと、その他のタイプのクレーム件数も減少したことが大きな要因でした。

これは喜ばしいニュースではありますが、経済が活性化し船舶稼働率も上がり、地域的な規制や国際条約によって船主の責任限度が引き上がる情勢の下で、クレームは再び上昇に転じる恐れのあることも忘れてはなりません。

資本金と金融規制

昨年の年次報告書では、直前の金融危機によって、金融当局は保険会社に対して自己資本の強化を求めると同時に、保険会社経営におけるリスク管理態勢の構築を実証するよう要求するだろうと申し上げました。

ソルベンシー2への準備も、この方向性を後押ししており、特に金融当局からの様々な調査依頼やQIS (Quantitative Impact Studies、定量的影響度調査)が求められています。

QISとは、保険会社が保有すべき自己資本を査定するための標準モデルを、金融当局が策定、調整するために進めている調査のことです。金融危機においては保険業界全般は比較的軽傷ではありましたが、私達は今後もヨーロッパの監督当局との間で、保険業界、特にP&I保険に求められる自己資本要件が、本当にその事業リスクを反映しているのかどうかを確認する作業を続けなければなりません。

国際グループはソルベンシー2の準備段階から、相互保険における資本の仕組みや、当局の資本モデルの補正について監督当局と交渉して参りました。各クラブは自己資本査定をするとともに、そのサイズや複雑性に適したリスク管理を確実にする必要があります。

UKクラブはP & I 保険の海上第三者賠償責任リスクという特殊性や、相互保険組合という組織自体の特殊性を勘案して、独自の内部査定モデルを策定しました。この内部モデルは、S&P格付算出モデルや金融当局の要請する自己資本査定 (ICA: Individual Capital Assessment) に使用したモデルやリスク分析を使用して、投資方針の変更や再保険契約の変更など重要な経営判断をする場合に利用しているため、当クラブは強化されつつある金融規制による自己資本管理とリスク管理態勢の足固めを、順調に進めています。

資本構造とその効力

2008年に当クラブは、Innovative Tier 1 に分類されるハイブリッド資本証券を発行し1億ドルを調達しました。これはソルベンシー2に先立ってクラブの資本を強化する目的で行われました。金融当局も格付機関も、クラブの健全な財務状況を査定するために、すべての資本調達方法を調査しますが、当クラブのハイブリッド資本証券は、金融当局からみても格付機関からみても、クラブの自由準備金と同等ランクの資本であると評価されています。しかも当局は、予定外保険料を徴収するクラブ機能も、Tier2にランクされる資本であると認めています。このことはソルベンシー2

の規制に対応するうえで相互保険会社としての資本の仕組みをよりよく認識されたことを意味します。

リスク管理態勢

クラブが適切なリスク管理態勢を維持できなければ、自由準備金の強化ばかりを頼みにすることは十分に効果的な対策ではありません。監督当局や格付機関による様々な要求を満たすために、すべての保険会社はコスト増、負担増が強いられていますが、当クラブは、ソルベンシー2規制の下での要求事項に対し、法令遵守だけを目的とする対策を講じるのではなく、できる限り実質的な経済効果を上げるための戦略的、経営管理態勢を構築することを目的としています。

当クラブでは、リスク許容度 (Risk Appetite) やビジネス・リスク・ログに沿ってコーポレート・プランを策定して参りました。リスク許容度とは、当クラブがどの程度リスクを引受けるかを図る度合いです。これらは自己資本査定 (ICA) を策定した基礎的な段階から構築してまいりました。

当クラブは通常業務において、これらのツールを駆使することにより、ソルベンシー2や格付機関の要件を満たせるよう順調に準備をしており、同時に、過去のクレーム、保険契約実績そして乗船検査や船員の雇用前健診プログラム (PEME) などの損害防止活動から得たデータをもとに業務上のリスク分析を行っています。

いずれソルベンシー2規制により多くのリスク開示や要件が求められるでしょうが、当クラブではメンバーの皆様に一層の情報開示を行って参ります。

当クラブでは資本の構築に加え、リスクを追加的に保護し、監督当局や格付機関による要求をさらに緩和することのできる再保険契約の必要性を見直しました。

スタンダード&プアーズ

スタンダード&プアーズによる当クラブの格付けは、現在A- (Stable outlook) です。同格付機関によれば、当クラブの自己資本は非常に適切であるとしており、保険収支も均衡に向かっている状況から再びAランクに上がることが期待されるとしています。

再保険契約

国際グループが契約する再保険契約は、超過再保険の第3層と、これを超えるオーバースpill・クレームの部分を含め4層に分かれており、この仕組みに大きな変更はありません。(表8)

2009年度の保険更改は、グループ・キャプティブのハイドラを含み全体で15%近くコスト増となりました。これは2008年度中に2006、07年にクレームが特に上昇したことが原因です。しかしハイドラの料率は、旧アップパー・レイヤーの料率を継続できました。

2010保険年度プール

2010年度、各クラブの保有クレーム限度額は700万ドルから800万ドルに上げられました。その他プールについては2009年に変更して以来変わりません。2009年度の変更点は、各クラブの負担割合を決定するにあたり、従来使用してきたロス・レシオの上限を上げたこと、従来3千万ドル以上のクレームを分類していたアップパー・レイヤーをローワー・レイヤーと統合したことです。

このプール・レイヤーの統合に加え、当クラブは近年プール・クレームが少なく好成績が続いていたため、プールにおけるUKクラブの負担割合はかなり減少しました。現在、UKクラブのロス・レシオは90%以下で、プールからの回収金額より他クラブのクレーム負担金の方が8,200万ドルほど上回っています。

2010保険年度再保険契約

2010年度の超過再保険契約の仕組みに変更ありません。第1層(下表紺色部分)で5%のコスト増がありました。その他の層は昨年同様の条件で再保険契約を更改しました。第4層(オレンジ色)のオーバースpill・クレームに対する共同保険については24カ月契約で更改しました。今回問題となったのは、昨年も2006年、07年度のクレームが上昇し続けていたことでした。船種別の再保険料率はタンカーと客船が昨年より下がり、ドライカーゴがやや上がっています。

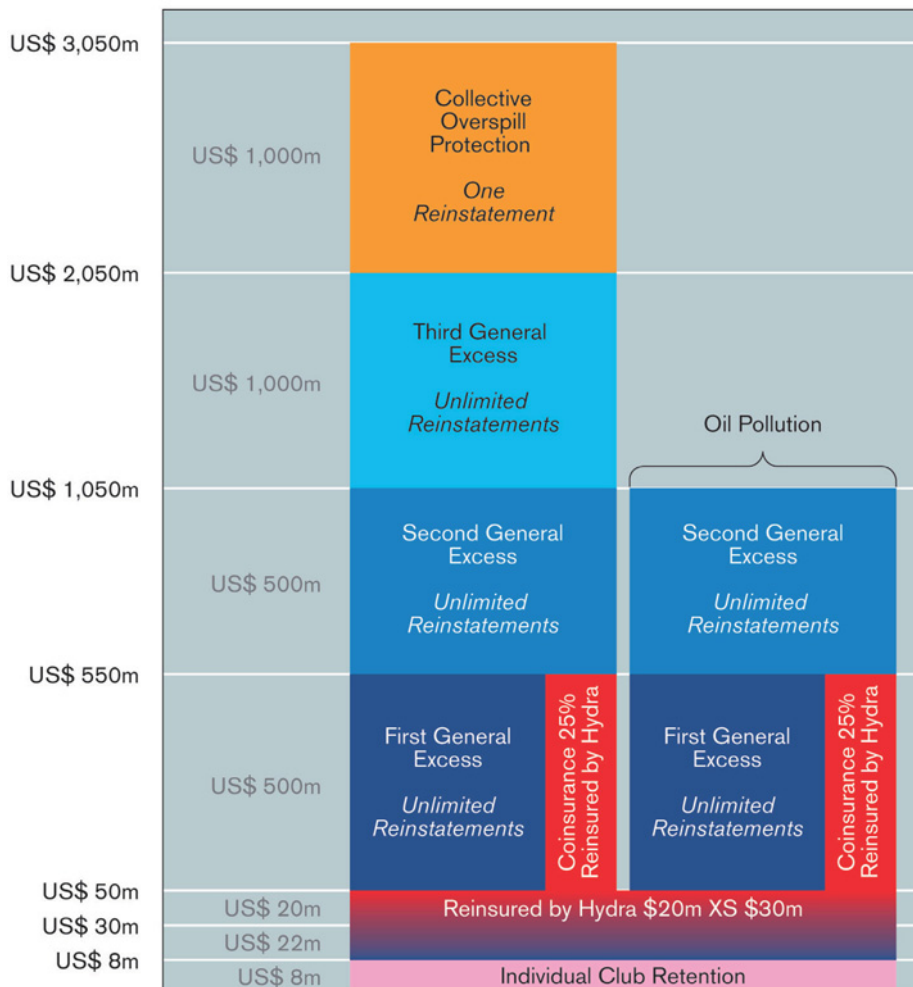


Table 8: International Group reinsurance arrangements 2010 9

UKクラブ独自の再保険契約

理事会では、クラブの自己資本査定や保険リスク許容度調査をベースに、当クラブの再保険契約について見直しをしました。その結果、2010保険年度より1) 800万ドル以下の保有クレームが予想以上に多発した場合に備え、2) 高額な大型クレーム発生時のクラブ負担増、及び3) プール負担金の予想外の増加に備えることのできる包括的再保険契約を新たに導入し、予定外保険料の可能性を極力回避する態勢を整えました。

オーバースピル再保険

万一クレームが20億5千万米ドル（グループの超過再保険限度額）を超えた場合、その超過額あるいはオーバースピルと呼ばれるクレームはグループ・クラブでプールされます。このオーバースピル・クレームに対するグループ・プールの総限度額は、従来どおりグループ・プールに加盟するクラブの全船舶についての、1976年船主責任制限条約における物的責任制限金額の2.5%相当額となっています。メンバーは従来どおりルール第22条に従い、究極的にオーバースピル・コール、つまり加入船舶の条約上の責任限度額の2.5%までの支払責任を負っているということになります。

2010年度についても、グループは各クラブに代わりグループ超過再保険を超えた10億ドル分のオーバースピル・クレームについて再保険契約を締結しました。同再保険は、各クラブがそれぞれのメンバーからオーバースピル・コールを徴収する必要性を軽減するために全グループ・クラブに適用されます。

油濁制限

2010年度も昨年同様、クラブが油濁クレームに対し責任を負う金額の総額はルールに記載の通り10億米ドルです。

船客及び船員に対するてん補限度額

同じく船客及び船員に対する限度額も変更はなく、船客に対する責任は1出来事あたり20億ドル、船客及び船員に対する責任は30億ドルとなっています。

戦争リスク及びテロ特別担保

グループのP&I戦争危険特別担保の限度額は2010年度も変更はなく、5億米ドルです。生化学兵器等クレームについての追加担保も継続されました。2010年度のP&I戦争危険特別担保については、クラブ回覧3/10をご参照ください。

用船者担保

クラブは2010保険年度も引続き保険市場の再保険契約を更新しました。

投資

2009年度は、金融市場が米国の銀行破たんと世界的な信用市場の硬直から起こる最悪の事態に不安を抱いている時期にスタートしました。当時は不況とデフレが深刻な懸念となっていました。中央銀行による非伝統的な財政政策の導入、経営不振の金融機関に対する公的資金の注入などの政策により、1930年代のような大恐慌は回避されました。政府や中央銀行による不良資産の買取りの目的は、金融機関の経営コストを下げ、機能不全を起こしていた金融システムに流動性をもたらす、資産価値を上げて企業活動を回復に向かわせ、また投資家の信頼を回復させることでした。S&P500 株価指数は、2009年3月9日に676.53の一番底に達した後、継続的に回復基調となり、期末の2010年2月20日までの1年間で42.39%上昇しました。

これとは対照的に、国債は2つの相反する要素に左右されました、つまり中央銀行は国債価格と低金利を維持するため国債の買取りを進めましたが、投資家は政府の景気刺激策や中央銀行の国債買取り後の反動を懸念したため、米国の5年物債権利回りは1年で1.83%から2.45パーセントに上昇しました。米ドルは、金融危機が起こるまで世界の基軸通貨としてその恩恵を得ていましたが、リスク回避が解消するにつれ年間を通してほとんどの通貨に対して弱まりました。

2010年初めには、景気回復の持続性には懸念が残るものの、多くの企業や金融機関の経営不安は払しょくされました。多くの国が2009年に経験した深刻な不況は政府財政を圧迫したため、年末には金融システム流動化への不安より、むしろ特定の国の信用度に対する懸念が生じてきました。

ポートフォリオ

当クラブのポートフォリオは2007年10月に株式投資の割合をかなり減らしたことで、経済危機を上手く乗り越えることができました。2009年度スタート直後の3月に投資マーケットは一番底を迎えましたが、当クラブは投資方針を見直し、独自のリスク査定と、既に一番底に達したという信念に基づいて株式の割合を徐々に増やして参りました。非常に否定的な経済展望と予測困難な金融市場を反映して、期首に3%であった株式投資の比率は、9,590万ドルの正味投資額を徐々に投入したため、期末には15%まで延びていました。（次ページ表9参照）当初、株式は米国株式市場に焦点を合わせ購入していましたが、市場の活発化と共に、ポートフォリオも多様化し、イギリス、ヨーロッパ、日本、新興国市場を加えていきました。

ポートフォリオ

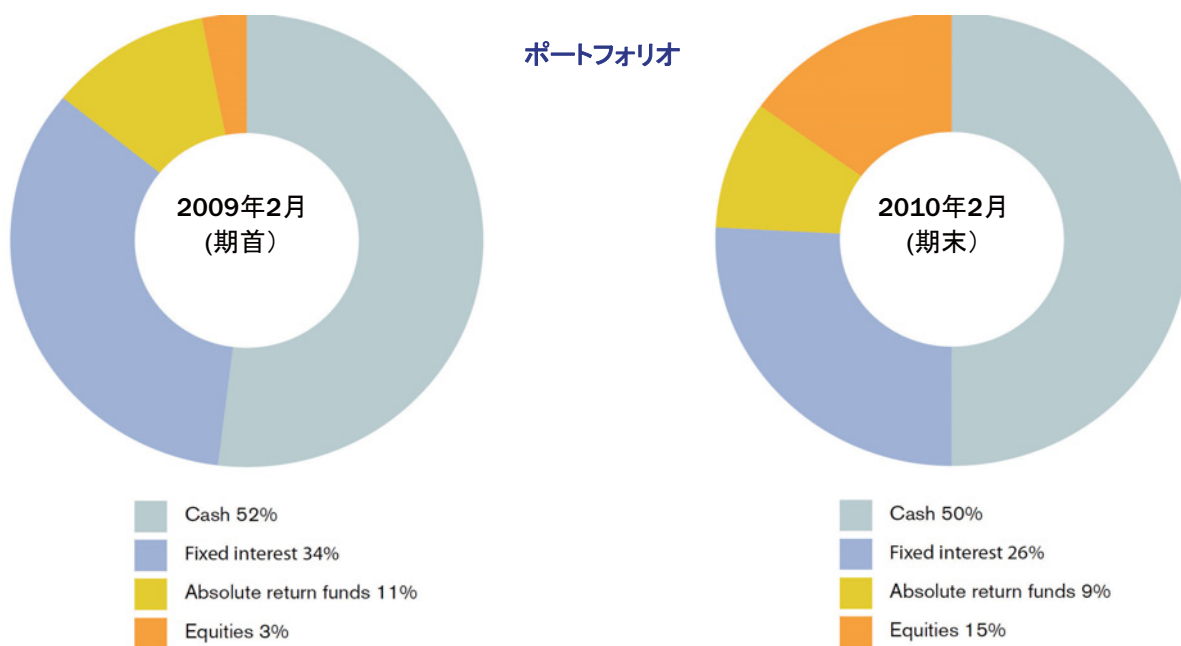


Table 9: portfolio composition at February 2009 and February 2010

その他の主な投資方針は、預貯金割合の減少、国債への投資です。これら3つの方針は年間を通してクラブのポートフォリオにかなりのメリットを生み出しました。

昨年、各国政府による金融市場安定化策の一つとして超大手企業の不良債権の債務不履行に対し、保証を行う政策がありました。

当クラブが投資した有価証券は、政府発行有価証券より約100ベースポイント高いスプレッド（国債との利回り格差）で発行されていました。金融市場の安定化と共に、スプレッドは狭まり、期末には30ベースポイント近くとなり、国債市場の健全な回復を表しています。

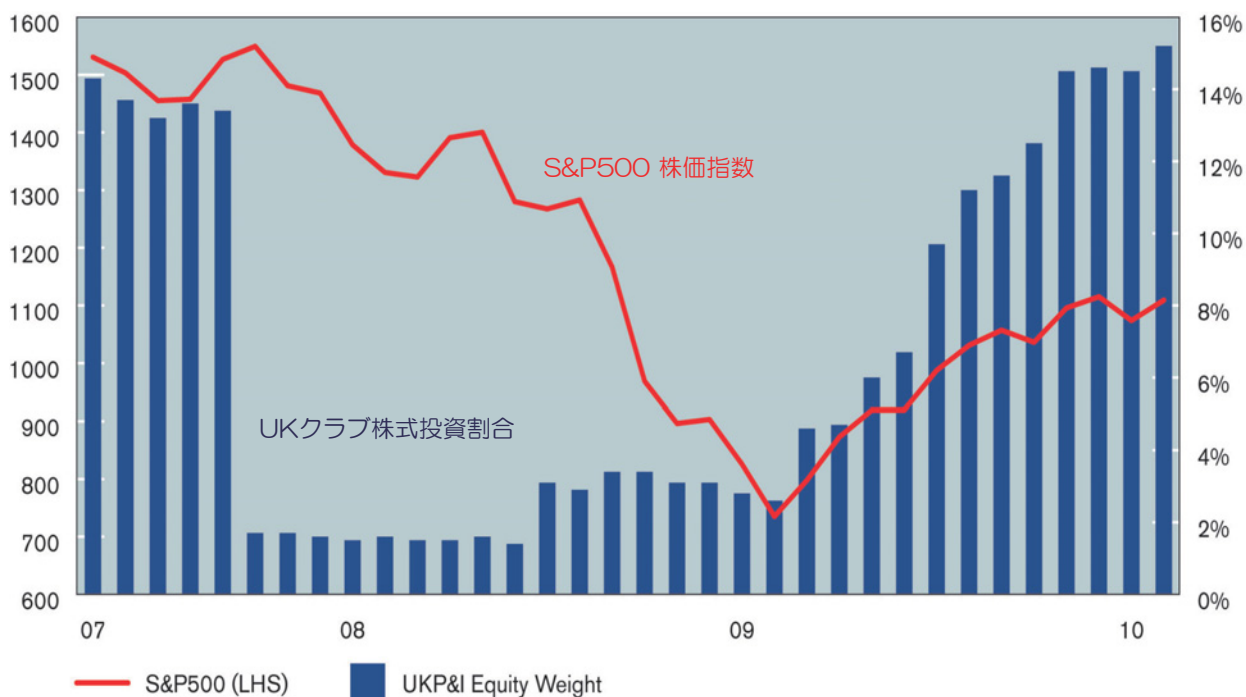


Table 10: Club's weighting in equities compared to S&P 500 index

投資実績

2009会計年度は、7,800万ドルの投資収益(昨年は5,600万ドルの投資損失)があり、投資利率は8.15%となりました。注目すべきは、昨年の投資損失を相殺して余りある結果であったということです。つまり、まだ記憶に新しい最悪の金融市場において、相対的な意味でなく実質的に好成績を残すことができました。

特に、51.98%を記録した株式投資のリターンと、13.71%の絶対収益追求型ヘッジファンド(ARF: Absolute Return Funds)の好成績が、投資利率全体を押し上げました。

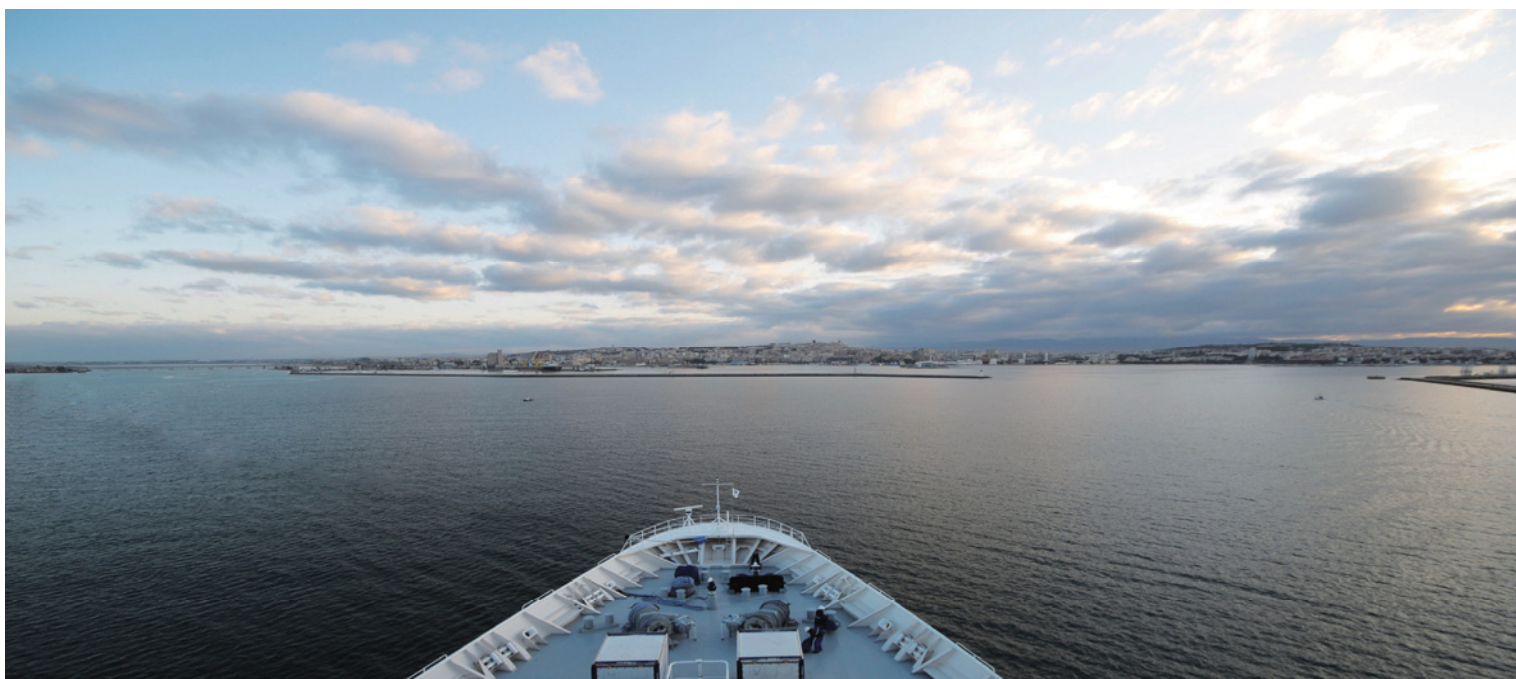
2010年度は、表9の期末ポートフォリオを引き継ぎ、預貯金50%、固定金利債券(主に米国短期国債)26%、株式15%、ARF9%と堅実な方針を維持しているため、ギリシャ財政危機によるインパクトは非常に限定的です。クラブはリスク管理の一環として将来のクレーム支払通貨に対応する通貨で預貯金を保有しています。そのためユーロが弱い場合、ドル帳簿上のユーロ建預貯金は目減りして為替差損が生じますが、ユーロ建クレーム見積額も目減りするため為替リスクが相殺される態勢をとっています。

UKクラブのサービス

最近の世界経済の情勢により、クラブの財務状況はこれまで以上に注目されることとなりました。しかし、クレーム対応力や各種アドバイスのレベルの高さこそ、間違いなくクラブに期待されていることです。サービス品質の差は、時としてメンバーのビジネスに大きな差をもたらすことがあります。そのため、クラブ管理者はメンバーへのクレーム対応やこれに伴う様々なサービスの幅と質の向上に努め、またこれを継続して参ります。

2009年度も当クラブは各海外支店と連携し、メンバーに時差を超えた迅速なサポートを提供して参りました。海外拠点は東京をはじめ、香港、上海、北京、シンガポール、シドニー、ロンドン、ギリシャ、ニューヨーク、サンフランシスコにあり、世界中のタイムゾーンを相互にカバーしています。多種多様な文化的、技術的要望を考慮したP&I保険特有のこうしたネットワーク・サービスにより、当クラブはメンバーのあらゆるニーズにお応えして参ります。

海外事務所では、メンバーの事務所へ訪問してセミナーを行うなどの活動をしています。諸事情厳しき時代には、メンバーのニーズや要望に焦点を当て、意見に耳を傾けることがより重要となります。クラブ管理者はマーケティング担当を設置し、各メンバー毎にそれぞれの顧客対応を統括しています。



クレーム・チームの新体制

昨年、ロンドンのクラブ管理者は5つあった地域別クレーム・チームを3つのシンジケートに統合し、メンバーのための活動に集中できるよう、社内の経営・管理業務を合理化しました。日本クレーム担当は、Paul Sessionsをトップに、London Syndicate 1という名称となり日本担当クレーム・スタッフの充実を図り日本メンバーへのサービスを強化しました。

Value for Moneyへの取組み

サービスの提供には必然的に費用がかかりますが、この費用について考慮することが経済的な苦境の時代には最も重要性をもちます。クラブ管理者は引き続き、可能な限りコストを抑え、これまで以上のより良いサービスを提供して参ります。この目的のために、クレーム処理に際しては、業務上最善と思われる解決に導き、同時にリーガル・コストの抑制を模索するバリューフォーマネー (VfM) への取組みを継続し、改善を図って参ります。

このVfMの取組みは、日常業務の慣習を改善し、各クレーム担当者の訓練を行い、弁護士やサーベイヤーなどクラブをサポートする業者と良好な関係を築いて適切な報酬について交渉し、情報技術を駆使してクレーム処理プロセスの向上を図ることに焦点を当てています。その結果、2009年度には世界的な経済危機のために更に重要性を増した海事弁護士費用の時間当たりの報酬を据置くことができました。一部では報酬の引上げが報じられこともありましたが、今回の据置きはクラブ管理者と弁護士事務所との長年にわたる信頼関係により実現したものです。

ロス・プリベンション活動

また、UKクラブの損害防止活動は、継続的にメンバーを支援しています。この活動には、損害防止に関する様々なアドバイス、セミナー、出版物、クラブのインスペクターによる乗船検査、乗組員雇用前健診プロジェクト (PEME: Pre-Employment Medical Examination)、それにシグナムという名称の詐欺クレーム等の犯罪捜査やコンサルタント・サービスなどがあります。2009年度は特にリスク・プロファイリングに力を注ぎました。自社の基本的クレーム特性を把握することは、どのメンバーにとっても将来の業務の助けとなるでしょう。

ウェブサイト・サービス

当クラブはウェブサイトによるメンバー・サービスも重要視しています。クラブのオンライン・サービス Members' Areaにご登録いただくと、保険証書や請求書、ロス・レコード、個々のクレームの支払状況などを閲覧、ダウンロードでき、米国油濁条項に関する申告手続きも可能です。クラブ管理者は、皆様からのご意見やご要望に耳を傾け、今後ともさらにメンバーの皆様へのサービスの幅と質の向上に努めて参ります。

本決算概要は、2010年7月発行予定の「理事会報告及び2010年2月期決算書」より抜粋したものです。

本クラブ・ニュースの冊子版は下記日本支店へお問合わせください。PDF版はUKクラブのウェブサイトからダウンロードすることができます。

UKクラブ 正式名称：

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

クラブ管理者：

Thomas Miller (Bermuda) Ltd.

クラブ事務局長：

D.W.R.Hunter

本店事務所：

英領バミューダ、ハミルトン市 HM11、
チャーチ・ストリート11、シェブロン・ハウス

UKクラブ・ウェブサイト

英文サイト <http://www.ukpandi.com/>

日本語サイト <http://www.ukpandi.jp/>