

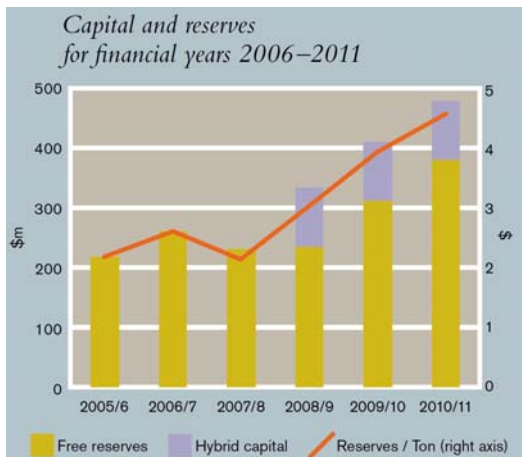
2011年2月期決算概要



FINANCIAL HIGHLIGHTS

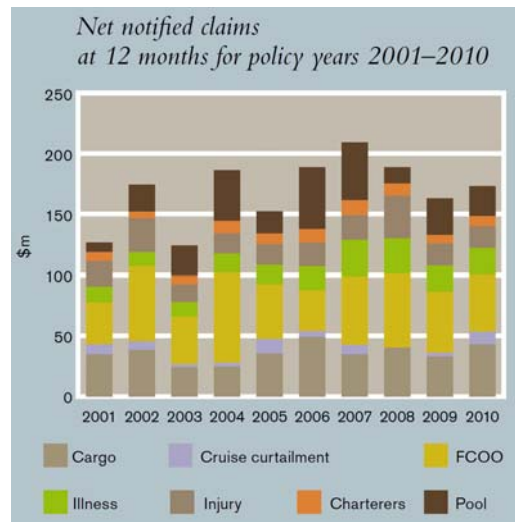
財務力

- 資本金及び準備金は4億7800万米ドルに増加
- 資本金及び準備金は加入トンあたり4.5米ドル
- S&Pの格付けはA-(Stable)
- S&Pの資本モデルによる適正自己資本は最高クラスのAAランク
- 総資産は16億ドル



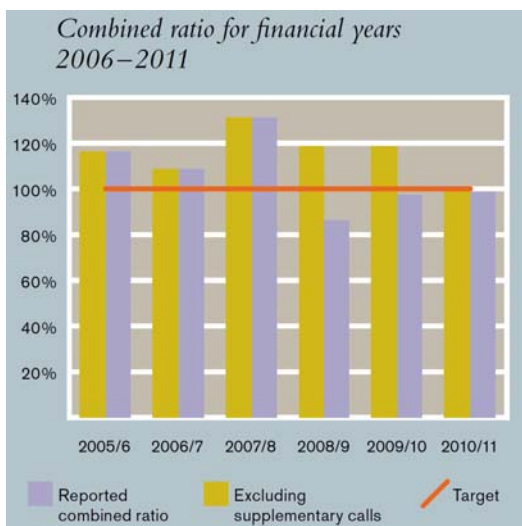
クレーム

- 2010年度のクレームは2009年度と同様、良好に推移
- 2010年度も依然堅実なクレーム見積りを継続
- 2009年度は保守的な見積りの中で良好に推移
- クレーム件数は依然として低調
- プール・クレーム実績は依然良好のため、将来のプール・シェアは低下する見通し



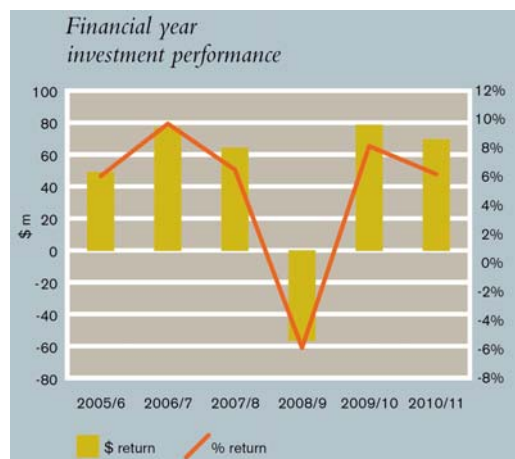
アンダーライティング

- コンバインド・レシオは目標とする100%をクリアし、98%を達成
- 加入船舶の65%は船齢10年以下の船舶
- 保険契約前の船舶の査定により、年間500万トンの加入船舶を拒否
- 2010年度の新規加入メンバーは25社



投資実績

- 今年度投資利回りは目標値の5.97%を上回り6.16%
- 株式、債券及び絶対収益追求型ファンドなど、各資産で高利回りの実績
- 将来にわたり保守的なポートフォリオを継続



資本金及び準備金

(単位：百万ドル)

	20/2/2011	20/2/2010	20/2/2009
総資金及び資本金	1,287.0	1,207.0	1,141.0
支払備金	808.7	797.7	807.5
自由準備金及び資本金	477.9	409.3	333.7
支払備金に対する総資金の割合	159%	151%	141%



損益計算書

(単位：百万ドル)

	2011年2月20日 終了の会計年度	2010年2月20日 終了の会計年度
経常収益		
保険料収入	364.8	447.2
支払再保険料	(70.2)	(75.9)
	294.6	371.3
経常費用		
正味支払保険金	(250.4)	(320.0)
支払諸手数料	(20.3)	(23.1)
正味一般管理費	(20.4)	(21.0)
	(291.1)	(364.1)
経常収益	3.5	7.2
資産運用収益	69.5	78.7
支払利息 (ハイブリッド資本)	(9.0)	(9.0)
税引き前当期剰余金	64.0	76.9
投資益税	(1.4)	(1.7)
当期剰余金	62.6	75.2

理事長声明

この度、2011年2月期決算において、再び剰余金を計上することができ、自由準備金及び資本金の残高が、4億7,800万ドルとなりましたことをご報告します。

現時点で、当クラブがこのように高水準の資本を保有していることは、2013年に新たに欧州で導入されるソルベンシー規制の要件を満たす上で心強い事です。同様に、メンバーにとって自由準備金の再構築が達成され、将来にわたる課題を満たすに十分な財務力を得た事を確信していただけるのは重要な事です。

昨年度期中に既存メンバーから新たに加入した船舶は1,500万総トンにおよび、売船・スクラップを大幅に上回ったことは、このような確信へとつながる明るい兆候でありました。

投資収益は7,000万ドルに迫り収益全体に大きく貢献しました。これは、長期目標の5%をかなり上回る6.2%の利回りによるものでした。投資方針は定期的に見直されており、当クラブの再保険を担うIPIR理事会は、理事会が承認したリスク・アペタイト（リスク選好度）を反映するため、投資担当者がクラブ理事会の方針に基づいて投資活動をしているかを慎重にモニターしています。

さらに保険収支が若干の収益となったことでコンバインド・レシオは100%を下回りました。これは、保険収支の均衡を図るといふ我々の目標を今会計年度に達成できたことを意味します。これにより保険収支の赤字を補てんすることなく、すべての投資収益が効果的に準備金へ繰入れられました。コンバインド・レシオの目標を100%あるいはそれ以下とすることは重要です。なぜなら、過去に経験した通り、準備金は当初十分であっても、保険収支が継続的に悪化すればすぐに減少してしまうからです。

昨年10月の理事会では、半期決算を鑑みた上で2011年度のジェネラル・インクリースを5%と決議いたしました。これはクレーム金額の上昇の可能性を懸念したものでした。翌年の保険収益はこの保険料の設定によってのみ約束されるものではなく、クレーム金額がどのように推移するかに大きくかかわってくる事です。翌年度保険料は、少なくとも予測されるクレーム金額の上昇と歩調を合わせていくように設定しています。

クレーム金額の実績は、その保険年度終了時においても、正確に査定することは常に難しいものです。しかし予測通り2009保険年度クレームは良好に推移しており、改善し続けています。さらに良いことには2010保険年度も、現時点でクレームが上昇するような兆候は見られません。しかし通常のクレーム見積方針にのっとり、この年度についてもかなりの不確定要素を反映し、支払備金は保守的に設定しております。

2011年度にクレームがどの程度となるかを予測することは、もちろんできませんが、前述の通り、ジェネラル・インクリースの効果は、クレーム金額の上昇要素に対するプロテクションとなるはずで

す。また今年度も、クラブ自身の負担となるクレームについて再保険を手当てしています。昨年も申し上げた通り、この再保険は、800万ドル以下の当クラブ自身のリテンション・クレーム及びこれを上回るプール・クレームの当クラブの負担分、さらにプール・クレームあるいは当クラブ・メンバーの巨大多事故を保護するためのもので、当クラブのセーフガードとなるものです。

欧州のソルベンシー2規制で強化されつつある要求事項に対応するため財政の充実と現状の資本力が重要であることは明白ですが、この新規制は、企業のコーポレート・ガバナンスおよびリスク査定やその管理態勢に重要性を置いています。理事会がメンバーから選出された非常勤理事で構成されている事は多くの強みがあります。しかしこの形態は、当局が求めている保険会社としてのコーポレート・ガバナンスの規範とは一定の緊張関係を生んでいます。

ソルベンシー2規制のスタートが迫りつつある中、当クラブは、新規制で求められる保険支払能力に適合する資本金に対するインパクトを軽減するために、どのような変革が必要となるかを検証し、その体制とガバナンスを高度な視点から見直すことを開始しました。それは税効果がありながら、要求される資本金を最大限に利用する企業形態を模索することであり、広くメンバーから選出された理事及び独立したクラブ管理者の専門的知識・経験の利点を維持しながらクラブのコーポレート・ガバナンスをいかに簡素化し、合理化するかを考える良い機会となりました。

メンバーがクラブの管理にアクティブに参加することは、当クラブの相互保険の特徴を示すもので、これは国際グループ・クラブの特徴でもあり、プールや再保険システムの真髄です。究極的には、この仕組みがすべてのメンバーに、経済的なコストで高レベルで持続的な保険カバーを供するために作られたものなのです。

2010年8月に欧州委員会は国際グループ協定（IGA）の競争法適用免除（2度目の10年間適用免除）の期限終了に伴い、正式な調査を行いました。当クラブをはじめ国際グループの全クラブは、この調査に全面的に協力し、同委員会の情報提供の要求にタイムリーに対応して参りました。

同委員会が詳細にわたり調査した前回の時と同様に、グループのプール及び再保険は適切な仕組みであると結論付ける事を期待します。この仕組みがあってこそ高レベルな保険でん補を経済的なコストで提供する唯一のメリットを生み出しています。大型人身事故や、環境汚染事故あるいは財物損害事故などの発生時においては、すべてのクラブのメンバー（この場合の消費者）に対してだけではなく、様々な意味で広く世間に対する担保を提供しているのです。

昨年理事会は欧州及び米国が行った制裁措置、特にイランに関連した制裁による深刻な影響を考慮しなければなりません。保険を含む国際取引を対象とする制裁の強化は明らかに当クラブの新たな問題として浮上してきました。

個々のメンバーが行う合法的な貿易のために可能な限り保険カバーを提供しようとする事と、制裁措置の禁止事項違反による懸念すべき結果からクラブとそのメンバーを守る事とのバランスが難しくなっています。

理事会はこの問題を検討し、2011年度にルールが変更されました。この変更は公平な解決策であり、クラブにとって不可欠な保護を提供すると信じています。残念ながら、この制裁措置の結果、当クラブに長年加入しているメンバーに保険カバーを安全に提供できなくなったケースが1件ありました。

これまで申し上げた検討項目の結果がどうあると、理事の負担、特にストラテジー委員会と監査・リスク委員会の2つの主要委員会の理事の方々の負担が軽減されないことは明白です。

私共は、監督当局の求めに応じるだけでなく、メンバーの皆様に対する理事会の責任を重く受け止めております。クラブが直面するリスクを認識し、効果的なリスク管理やクラブ管理者による理事会方針の実行等を十分に理解するため益々時間を割かなければなりません。また同時に、我々はメンバーが直面する業界全体の諸問題にも関心を持っています。理事会毎に管理者が報告するクレーム・レポートの中でこれら諸問題に接します。理事は直接クレーム処理に関与しないとはいえ、その顛末を注意深く見守り、できる限りメンバーを援助し指針を示すことができるように努めています。これはクラブが毎週発行しているロス・プリベンション情報やアドバイス情報にも言えることで、これらはクラブの重要なサービスとなっています。

海賊問題でも、特に捕虜となった船員について最も憂慮しています。管理者の詳細な報告や海賊撃退の専門知識を持った理事のご貢献は、理事会が政治的、軍事的及び業界レベルの活動を監視し、さらに“Best Management Practice”を通して業界の自衛という重要な役割をメンバーに認知していただくために役立っています。

主要委員会の仕事は、その責任を果たすべく、管理者と共に必要な情報を得て、適切な提言を模索するため、これまで以上に厳しいものとなっています。私共は、これら委員会メンバーには大変信頼を置いており、貴重な時間を割き豊富な経験をもって貢献していただいていることに、大いに感謝しています。

また最前線でアンダーライティング業務やクレーム処理、ロス・プリベンション活動、その他様々な問合せに対応し、日々の業務に励んでいるクラブ管理者にも感謝いたします。この度、会長のLuke Readman氏はトーマス・ミラー社を退職されることを発表されました。Readman氏は40年間同社で活躍され、控えめなスタイルのリーダーシップで、その知識、経験を存分に活かして理事会に貢献されました。彼のご勇退は誠に残念に思いますが、後任のHugo Wynn Williams氏がNigel Carden氏のサポートを得て、これから待ち受ける課題を満たすことのできる健全な財務体制へと前進させてくれるものと確信しています。

クラブ理事長 ディノ・カロウシス

2011年2月期決算概要

今決算は、昨年度の成功を礎として6,300万ドルの税引後当期剰余金となり、自由準備金及び資本金は4億7800万ドルとなりました。

今年度決算の特徴として、クレームの見積りを慎重に維持しながらも保険収支が改善した結果、コンバインド・レシオが98%を達成できたことがあげられます。

当クラブの今期末総資産は16億ドルとなり、支払備金に対する総資金の割合は159%となり、国際グループ・クラブの中でもトップクラスの高いレベルとなりました。

優れた保険収支は、6.2%という投資利回りによって支えられ、固定金利商品でも株式投資にお

いても不透明な投資市場において、様々な投資資産にリスク分散をしながらポートフォリオの目標水準をしのぐ成績を収めました。

当クラブは慎重なクラブ運営を通し、その資本金の再構築を達成し、厳しい変動の時代にクラブ・メンバーの皆さまに最高レベルのサービスを提供し続けて参ります。

* コンバインド・レシオとは

保険会社の損害率と事業費率を足したもので、正味保険料のうち、正味保険金及び諸費用がどの程度を占めるかを示す指標です。

アンダーライティング

今年度の保険収支は良好に推移しロス・レシオは改善し、加入船舶のトン数を維持しながら平均船齢が下がりました。また新規加入メンバーも25社を迎えることができました。

新造船については、引渡しの遅れは多少あったものの建造隻数は依然として過去の平均を上回っています。売船やスクラップも同様に活発化したため、当クラブでは売船やスクラップそれに新造船加入を加えると約20%の船舶が入れ替わったこ

とになります。アンダーライティング業務の努力により加入船舶全体の若返りが図れたわけですが、保険料率は当然、新しい船舶の方が低い傾向となっています。

下の表は、2011年2月の新年度加入船舶の船齢を示しています。クラブの加入船舶全体の3分の1は船齢5年以下で、船主加入の船舶の約65%が10年以下となっています。

Table 1: Age profile of Club owned entered tonnage as of 20th February 2011

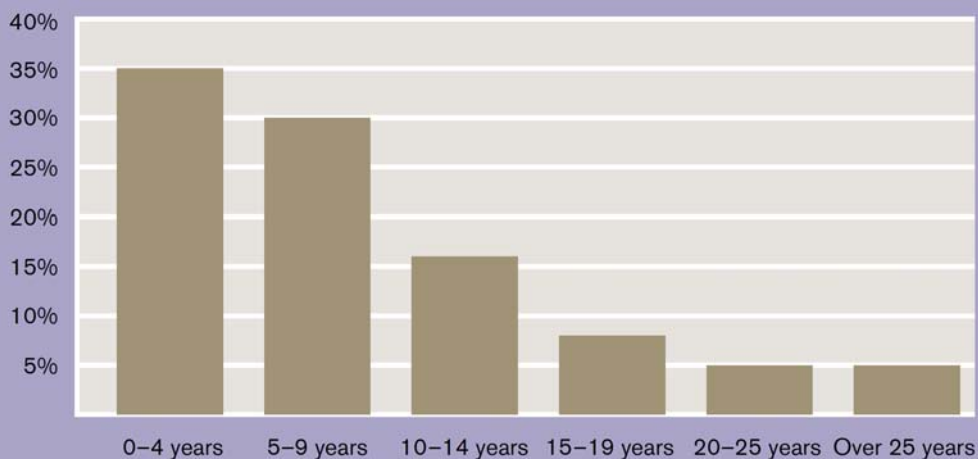


Table 2: UK Club owned tonnage profile at 20th February 2011 by trade type

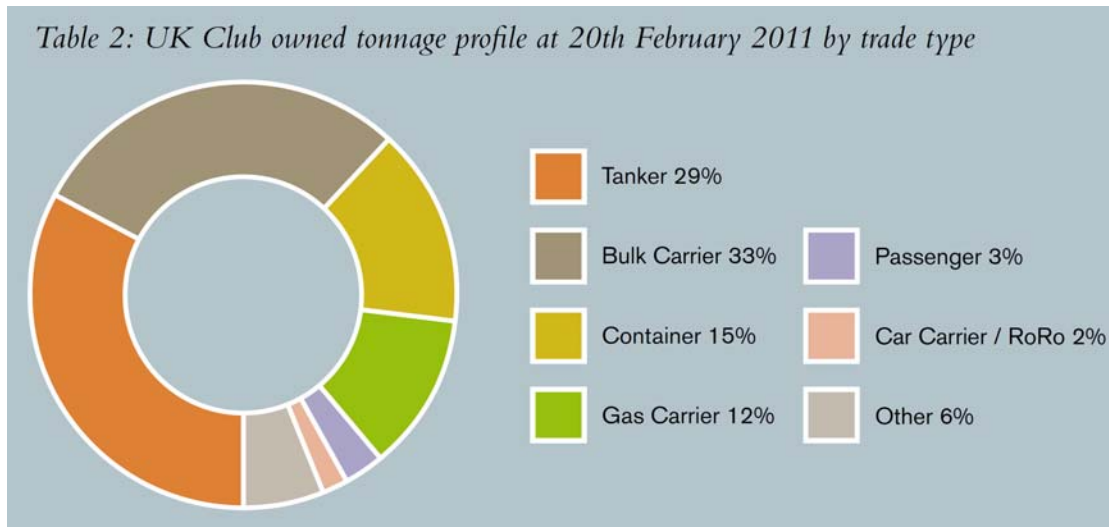


表2はトレード・タイプ別にフリートを分析したものです。クラブの加入船舶はほぼ世界のフリート構成を反映していますが、タンカーとガスカリヤはやや平均を上回っています。

2011年度保険更改で、14%のメンバーが免責額を変更しました。前年の20%よりは低い割合でした。どのタイプのクレームも金額が上昇しているため、当クラブではメンバーに免責額を見直していただくことを奨励しています。

適正な免責額の設定は、メンバーの保険成績にとって、またクラブ全体にとっても重要であるため、理事会は2011年10月に標準免責額について再び検討する予定です。

昨年1年間を通し、クラブではメンバーの質の重要性を強調し続けてまいりました。シップ・インスペクションを実施した船舶は350隻にのぼり、インスペクターは実務で役立つ事例やロス・プリベンション情報を提供することでメンバーに協力してまいりました。

またクラブが重要とするのは、新規加入を希望する船主については、慎重に査定する方針であるということです。昨年度は、当クラブの保険引受基準を満たしていないために加入をお断りした船舶は、500万トン以上となりました。

用船者契約

2010年度中に加入した用船者契約の船舶は平均して8,000万トンを超えました。2008年度から2010年度の間用の船者契約による保険料収入は、年間約4,500万ドルから5,000万ドルの間を維持しています。

用船料の低下や用船契約数の停滞による厳しい情勢の影響を受けることもありませんでした。これは、新規加入の用船者に加え既存のメンバーに予想以上の用船活動があったことによると思われる。

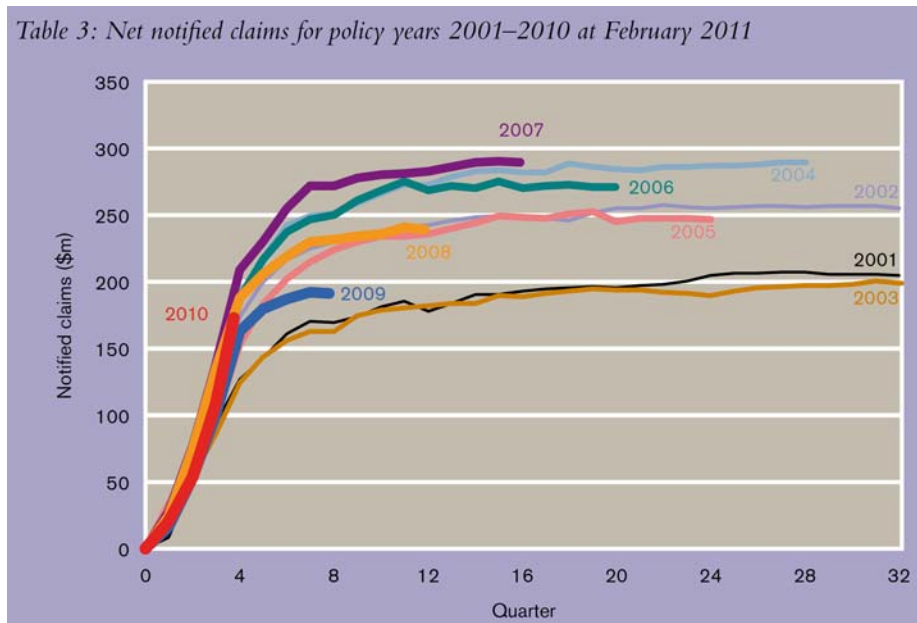
用船者契約ビジネスは、現在クラブ全体にとって重要な存在となっており、決算収支に貢献するビジネスとなっています。

ブローカーとの関係もクラブにとって重要で、クラブのメンバーの約半数は仲介者を経て加入しています。当クラブは保険仲介者と、保険引受業務だけでなく、クラブの情報を共有するなど様々な角度で密接な関係を図っています。

昨年、各地でブローカーとの会合や財務状況の説明会などを開きましたが、今後ともウェブサイトのメンバーズ・エリアを通し、メンバー及びブローカーに対する情報開示を進めてまいります。

クレーム

Table 3: Net notified claims for policy years 2001–2010 at February 2011



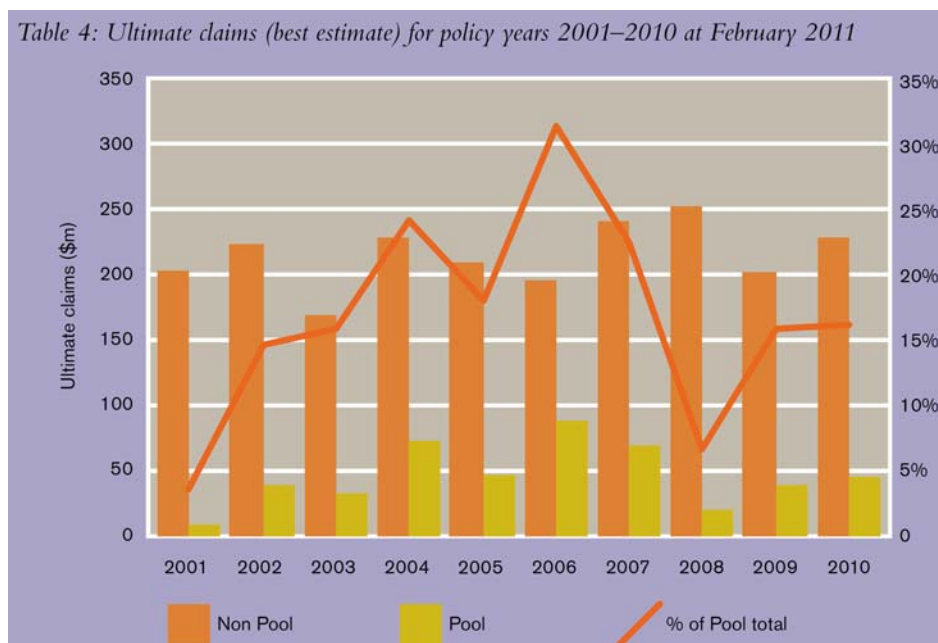
2010会計年度は、直近の保険年度のクレームが良好に推移しました。

表3で示す通り、特に2009保険年度の改善が明確です。

現在、海運市場の動きとP&Iクレーム件数の間に関連性があることは明確で、特に少額クレームの件数は顕著です。世界経済の回復基調は産業別にみると回復基調の分野もありますが、海運市場はまだ長期低迷の中にあり、今後12ヶ月は続くものと思われるため、今後短期的には少額クレームは穏やかに推移すると思われる。大型クレーム、特に50万ドルを超えるクレームについてはランダムに発生するのが特徴であるため、このようなパターンでは語れません。

表4では、保険年度ごとのプール負担分を含む最終予測支払保険金（最良推定値）を示しています。2010年に主に变化したのは、2008保険年度と2009保険年度クレームが良好に推移し、その結果これら年度の最終予測支払保険金額が減額したことが挙げられます。2010保険年度はまだ時期尚早ですが、表5に示すように、各年度の12ヶ月経過時点での比較で不確定要素を含んでいるものの、2009保険年度に似た兆候を示しています。

Table 4: Ultimate claims (best estimate) for policy years 2001–2010 at February 2011

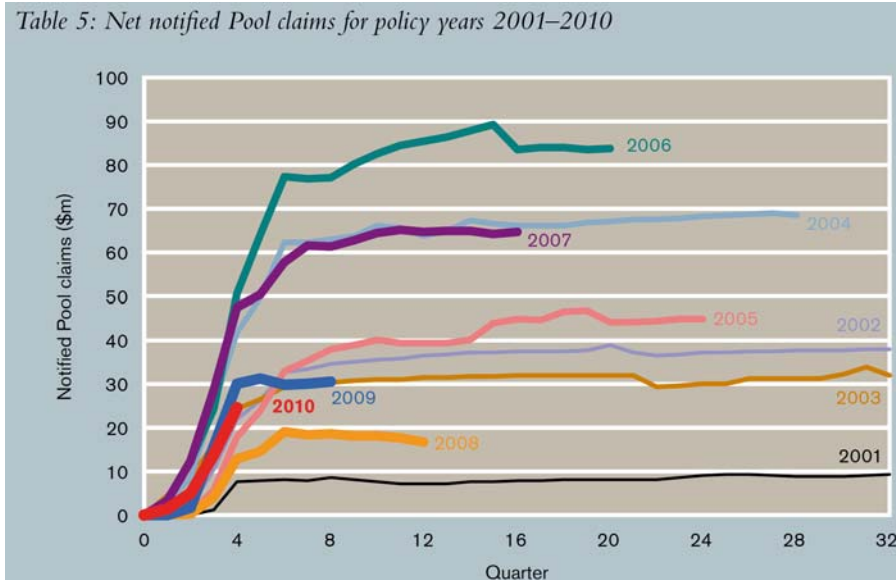


プール・クレーム

2010保険年度のプール・クレームは2009年と同様に推移しており（表5ご参照）2006、07保険年度のように高額なレベルには戻っていません。当クラブではこれら年度のプール・クレームが後日

悪化したとしても、当クラブのプール負担分が増加するのを防止することができるよう2009、10保険年度のプール・クレームについて再保険契約を締結しています。

Table 5: Net notified Pool claims for policy years 2001–2010



保有クレーム

2009年、10年の世界貿易の減少は当クラブへ報告されるクレーム件数に好影響をもたらしました。これは直近の年度のクレーム発生件数の落込みに顕著に現れています。

2009保険年度の既報告クレーム件数は2007保険年度の件数より25%減少しています。世界経済の停滞の影響に加え、船舶の実務上の技術革新もまたクレームの改善に貢献しています。

しかし昨年報告された平均クレーム金額は、減少することなく上昇しています。平均クレーム金額は2000年には17,806ドルでしたが、2010年までに29,069ドルに達しています。典型的な例では、傷病クレームの平均額は2000年に6,996ドルであったものが、2010年には40,771ドルとなりました。また衝突クレームの平均額は2000年に41,066ドルでしたが2010年までに287,914ドルに上昇しています。衝突事故は年毎に変動しますが、海難事故に係る費用が増加していることは確かです。保険収支を改善し再保険プログラムを調整するには、クレームの傾向を正しく理解して初めて可能となるのです。

ロス・プリベンション

メンバーのクレーム対応と同様に重要なことはクラブの損失防止能力です。インド及びインドネシアから船積みされる微粉鉄鉱石やニッケル鉱石については、その点で固有の課題を提供しました。

この2年間で、安全輸送できる水分含有量を超えたこれら貨物を船積したケースが多く報告されました。これら貨物は積地を出向後に流動化し、本船が傾き深刻な事態を引き起こすことがあります。昨年、少なくとも4隻がニッケル鉱石貨物を積載して転覆し、48名の船員の命が奪われました。

インド積出しの微粉鉄鉱石についても、過去には数年間で2例しかなかったニアミス事例が、最近では多く報告されています。

当クラブは、これらの事故調査と危険貨物の積載リスクの軽減手段を実行する上で、指導的役割を果たしました。貨物の船積前に船主がなすべきことや、貨物のサンプリングやテスト方法をまとめたガイダンスを作成しました。これら手順は適切な貨物テストを拒もうとする荷主には必ずしも喜ばれませんが、この手順を踏んだ船舶に損失がないということは動かしがたい事実です。

業界の動静

欧州委員会は、2010年8月に国際グループのクレーム・シェアリング及び再保険のしくみについて正式な調査をすと発表しました。この調査は解除保険料(Release Call)の設定方法、国際グループ協定(IGA)の下で行われる保険料率開示手続き(Quotation procedures)、そして一般保険市場による再保険参入の可否などについて絞って行われました。メンバーにはポジション・ペーパーにて本調査の背景や提起された問題点、国際グループの対応について説明しました。

情報開示を求める同委員会は、経験に基づくデータにより、理論を実証していく有意義な機会を提供してくれました。同委員会の関心が軽減できるかどうかは不明ですが、船主団体はグループの仕組みのメリットを損なうべきではないとの懸念を表明しています。

理事は、クラブ及び理事会が国際的な特色を持ち、政治的なことを考慮せず、海運関連の事柄を討議する場を提供していることを高く評価しています。欧州委員会のイラン企業に対する保険提供についての経済制裁は、適法な取引をしていた企業ではありましたが、結局は長年の加入メンバーとの関係に終止符を打つこととなり、大変残念に思っています。経済制裁はいかなる事情も許さないため、メンバーの活動や、プールあるいは再保険のギャップがもたらし得る経済制裁のリスクからクラブを守るために、ルールの一部変更が余儀なくされました。

また海賊問題は、理事が長年関心を寄せる課題です。クラブ加入船舶がハイジャックされ海賊の母船として使用されたケースもありました。海賊は悪天候をも克服し、軍艦を避けるために活動水域を拡大し、より巧妙に進化しました。クラブのクレームの多くは船員の怪我に限られており、幸いにもほとんどのケースはあまり深刻なケースではないものの、長期間にわたるハイジャックや防衛策に対抗するために暴力が過激化していることから、乗組員のリスクは増すばかりです。

当クラブのウェブサイトでは海賊情報を随時更新していますが、現在インド西岸まで拡大している警戒水域を本船が航行する場合には、業界で発行したBest Management Practicesに従っていただくよう、重ねてお願いします。

自己防衛は、今まで以上に必要とされ、低速あるいは乾舷の低い船舶は、リスクを考慮し、武装警備を雇い入れています。海賊が強い防御に対しさらに強い攻撃をするならば、武装警備はそれ自体危険が伴います。クラブとしては、適切な場面で一船社が警備を雇ったり(望ましくは)海軍の別働隊による保護の役割を認めますが、それらもBMPで推奨している基本的な海賊対策の代わりとはならないことをご承知おきください。

リスク及び資本管理

近年、監督当局や格付機関などで、リスク及び資本管理について重要性の認識が増してきています。当クラブでは、これまでリスク管理についてロス・プリベンション及び船舶乗船検査活動の中で、真剣に取り組んで参りましたし、これらの活動はメンバー向けのリスク管理機能の一面を代表する活動としてきました。

5年以上前から実施している英国金融当局(FSA)による自己資本査定(ICA)規制に対応してきたことで、当クラブは業務全般にわたるリスク管理を改善し、投資方針や再保険調達判断基準にICAモデルを活用することとなりました。その手法は益々高度になった一方、監督当局や格付機関の要件を考慮し、メンバーの利益のためにリスクと資本を効率的に管理する基本的原則はそのままに維持しています。

業務全般のリスク管理の中心となるのは、当クラブが当初から取組んでいたリスク・モデルやS&Pの評価モデルで行っていた量的、質的リスク査定であることに変わりありません。当クラブは現在、ソルベンシー2内部モデルの認可を受けようとしています。これは、ソルベンシー2における支払能力資本要件(SCR)を評価するクラブの手法について監督当局から承認を得るということです。2011年中にはより厳しい要件を満たすため、クラブ自身のリスク・モデルをさらに策定する予定です。

クラブの保険リスクに焦点を当てることに加え、保険会社として最も重要な活動のひとつとして資産負債管理(ALM)があります。

投資

2010年度レビュー

今会計年度、経済金融市場は2008、09年の財政危機からの回復が続きましたが、依然、当時の影響が経済に大きな影を落としている事は確かであり、高い失業率、政府の多額の財政赤字、インフレ率や金利の低迷が続きました。

中央銀行や政府は、金融機関が業績を改善するために貸し渋りを続けてきた民間企業への貸付けを正常に戻すため、成長戦略による脱デフレ政策を進めました。

一方、アジアやラテン・アメリカの新興国では、西側諸国よりも早いペースで財政危機からの回復が進んだため、当局は経済成長の抑制と高まるインフレ懸念を払拭するため金融引き締め政策に転じました。

2010年度は北アフリカでの市民暴動や原油、農産物の価格高騰、ユーロ圏の債務危機など、金融市場の不確実性・ボラティリティを引き起こす数々の出来事がありました。

現在のところ、これらの影響は持続していないものの、将来金融市場へのインパクトは予断を許さないと考えられます。

パフォーマンス

投資利回りは年間6.2%となり、6,950万ドルの利息を生みました。この実績は理事会の目標水準を越えるものとなりました。ポートフォリオの中で、固定金利と絶対収益追求型ファンドが大いに貢献し、株式がわずかに目標水準を下回りました。

今年度はポートフォリオに大きな変更はありませんでした。主なテーマは、リスクを上げずに低金利の預貯金の割合を減らしていくことで、これは主に上場投資信託という形で、厳選した社債及び株式の割合を増やすことで実施しました。

ALMは保険会社が、その負債に対応する資産（投資ポートフォリオ）のリスク・プロファイルを見極めることで、クレームや投資、為替が悪化した場合に資本を守るためのものです。しかし、ALMだけでは保険会社のすべてのリスクから守ることはできません。当クラブでは、コーポレート・プランにおいてクラブの戦略的方向性だけでなく、徹底的なリスク分析を通して、クラブ財政を著しく揺るがすようなシナリオや極端な出来事を想定していません。

そして、当クラブはこれらリスクを軽減する最良の方法を検討しています。それは、再保険でリスク移転をすることや、組織内プロセスや危機管理計画などを通して行うものがあります。

さらには、保険支払余力や監督当局の要求事項に対応する一定の資本を保持することを通してリスクを軽減しています。当局の資本金基準に対応するのは最低の義務ですが、当クラブはより高い適性資本レベルとS&P資本モデルでAAクラスを目標とすることを選択しました。

内部モデルの策定に加え、当クラブは外部保険計理人と共に、船舶のリスクに対応できる、より適正で競争力のある保険料を提示する事に取り組んでいます。

リスク及び資本管理は、統計的な分析や複雑なモデル策定だけを行うものではありません。確固たる企業管理態勢と質の高い管理情報にも依存し、これを経営判断の根拠とするためにより詳しい分析をするものです。理事会報告書では、監査委員会の権限をリスク関連事項まで拡大するなど、2010年度に行われた当クラブ管理上の変更について、ご報告します。

当クラブでは、投資、再保険、財務、会計学そして保険分野などの専門家の知識を得て、各クラブ理事の見識は、ますます幅広く奥深いものとなっています。さらにクラブ管理者は、日々のクラブ運営業務だけでなく、理事会がリスク及び資本の問題を審議する上でサポートするべく、組織強化を図っています。クラブは保険計理人や投資専門家としっかりと取組み、また新興分野において、最良の実践例を経営に活かすために、P&I保険業界内外の各種フォーラム等にも参加しています。

UKクラブのサービス

UKクラブはメンバーに最高水準のサービスを提供するよう努めています。クラブはロンドン、ピレウス、香港、シンガポール、北京、上海、サンフランシスコ、ニュージャージー、そして日本の各事務所を通じ世界中に広がるネットワークを広げています。

メンバーへのサービスは各事務所を結ぶグローバル・システムの下で提供しており、品質マネジメントの国際規格であるISO9001:2000の認証を受けています。この認証は長年にわたり更新を重ねており、最高レベルのサービス品質が継続されていることが、外部監査機関により証明されています。（当日本支店も2005年に同認証を取得以来、継続して更新を重ねています。）

サービスは相互保険組合の一番の特徴といわれます。当クラブは、迅速で役立つ応答をメンバーが常に求め、期待していることを認識しています。当クラブはそのため、2011年にメンバーの満足度調査を実施いたします。これによりクラブのパフォーマンスについて、メンバーが忌憚のないご意見を発信する機会を設け、将来に向かっての提言や希望を伺うことができると考えています。クラブが本当に価値ある方法でメンバーのニーズに応え続けるには、メンバーのご意見ご要望に耳を傾けることが何よりも重要なことです。調査結果は2011年末までにメンバーにご報告いたします。

クラブは、昨年ウェブサイトを一刷新しました。これまで同様の情報量と幅を保ちつつ、より強力な検索機能を搭載してサイト内の情報を検索しやすい形に更新いたしました。

メンバーズ・エリアとClaimsTracサービスは、これまで同様にお使いいただけますが、情報や検索機能は強化されています。ウェブサイトでは、業界に影響を及ぼす様々な情報やアドバイス、クラブ管理者、コレスポンデントの連絡先、クラブ加入船舶を当局関係者等が確認できるサービスも提供しています。

クラブのウェブサイトは、業界でもベスト・ウェブサイトとして以前から知られておりました

が、この度のサイト・デザインの一刷新により、改めてInteractive Media Awardsの保険部門で、最高クラスの賞を授与されました。

またクラブ管理者のアンダーライティング・システムは、これまで2年の準備期間をかけ新システムを導入することができました。これは最新のIT技術を駆使し、基本的なアンダーライティング手法をベースに、これまで以上に迅速で柔軟なサービスをメンバーの皆様を提供するために開発されたものです。

クラブでは、メンバー向けの各種セミナーやプレゼンテーションをメンバーのニーズにお応えする形で開催しています。例えば、アメリカでは、特に高額クレームとなることの多い人身事故関連の事柄について、年一回のセミナーが開かれています。またクラブでは随時ニュース・レターや週刊のEメール・サービスを通して、メンバーの皆様へ情報を発信しています。

最後に、クラブ管理者は年に1度、メンバーのための“An Insight into Transport Law and Insurance”と題したトレーニング・コースを開催しています。2011年は9月にロンドンで、また12月にはアテネで行う予定です。

日本の地震と津波

海運業は変動する世界において予測不可能なビジネスです。日本で発生した地震と津波はかつて経験したことのない未曾有の大惨事となりましたが、ほとんどの損害は船体保険者に関係するものため当クラブへの影響は少ないものと思われま

す。2011年5月に開催された当クラブ理事会において、2万5,000ドルを地震及び津波により被害を受けられた方々への義援金として日本船主協会を通じて、日本赤十字社に寄付する事を決定いたしました。被災地の一日も早い復興をお祈りいたします。