

スタンダードクラブとノース

現在と今後の 海事関連課題に 共に取り組む

メンバー
ブリーフィングパック

2022年5月



目次


セクション	ページ
1 前書きと文書の目的	3
2 ようこそ— 会長および最高経営責任者からのあいさつ	6
3 スタンダードクラブとノース	10
4 合併の理論的解釈	12
5 合併案がメンバーにとって魅力的である 理由とは？	20
6 新クラブ—NorthStandard	22
7 合併がどのように実施され、統合されたク ラブは現在のクラブとどのように異なるのか	34
8 時間尺度	48
9 メンバーは今何をする必要があるか？	50

1.前書きならび に文書の目的

スタンダードクラブは、North of England Protecting and Indemnity Association (North) との合併を提案しています。この文書は、スタンダードクラブの取締役会が合併に賛成する投票を決定する主な理由を検討している大まかな概観を提供しています。

2つのクラブによる議論は2021年の夏に始まりました。両クラブの取締役会の取締役、上級管理職チーム、およびそれぞれの専門顧問（財務、税務、保険数理、法務を含む）による集中デューデリジェンス期間を経て、両クラブ理事会は2022年3月11日に合併案を承認しました。この決定は後にメンバーに伝えられました。その後、クラブは合併案が完成するのに満たされるべき様々な条件を定めた枠組み合意を締結しました。これには、各クラブのメンバーの承認、規則および合併規制の承認の取得が含まれます。スタンダードクラブとノースの事業は強力な戦略的適合性を備え、取締役会は合併により最大の専門的な海上保険相互会社の1つが生まれると信じています。NorthStandardは、財務面および運用面での回復力が向上し、真の世界的な活動能力ならびに多様な製品を提供し、スタッフに比類のない就業チャンスを生み出し、船主に強力な業界の声を提供します。合併案が進むことで、新クラブは最高レベルのメンバーサービスを約束する海上保険相互会社になります。私たちは、サービス、セキュリティおよび強さを含む、スタンダードクラブの相互性の指針となる原則がノースの価値観と一致しており、NorthStandardに引き続き適用されると確信しています。





それぞれが成功を収めている強力な両クラブの合併には、課題がないわけではありません。ただし、承認された場合は、国際P&Iクラブグループ（IG）に参加することで得られる驚くべきメリットを含め、今後も継続して享受できる優れたサービスとサポートが今後数か月間および完了時に維持される状態を保証するよう尽力しています。この文書は提案の概要を提供し、取締役会は合併案を推奨します。

取締役会は、2022年5月27日金曜日午前11時30分（中央ヨーロッパ標準時）にイタリアのローマ00187 Via Ludovisi 49にあるHotel Edenで開催されるスタンダードバミューダ特別総会（本パック最後にある用語表で定義）で合併案に対し投票するようメンバーに求めています。会議では、メンバーは合併案を実施するためにスタンダードバミューダの条例への変更に対し投票することもできます。スタンダードバミューダ特別総会に加えて、同日に同会場で次の会議が開催されます。（a）通常定款の変更に対し投票するためのスタンダードUK総会、および（b）合併案を実施するための2023/24保険年度の規則の変更に対し投票するためのスタンダードバミューダ各保険子会社のクラス会議。会議に出席できない場合は、代理人を指名して議決権を行使することができます。こちらwww.standard-club.com/about/standard-club-and-north/circularsにある委任状書式に記入して返送することで、確実に投票が集計されます。詳細については、セクション9をご参照ください。

主要日程

下表は、合併を実施するための主要なマイルストーンとタイミングをまとめたものです。

2022年5月27日	<ul style="list-style-type: none">合併案に対し投票するメンバー特別総会。
2022年秋	<ul style="list-style-type: none">財務、規則および合併規則全ての承認が得られる予定日。2023年2月20日更新の運用モデルの設計と計画。
2023年2月20日 〔初日〕	<ul style="list-style-type: none">両クラブの正式な企業合併が完了し、合併されたクラブの保険初年度は新しい企業構造とブランドアイデンティティの導入から始まります。



2. 会長 の声明

Cesare D'Amico



今回の発展により、合わせて300年分に上るP&Iにおける歴史を活用して、海事セクターに影響を与える継続的な変化に対応し、今後の課題をより適切に予測し、世界中のメンバーや船主に実質的なメリットを提供できるようになります。

3月14日に発表したように、スタンダードクラブとノースボードは両クラブの合併を提案し、強力な業界の声として機能を果たし、IGシステムの価値とメリットを守り、世界の海上保険の最前線にあるクラブを共同で設立する可能性を開拓しています。スタンダードクラブ第3世代メンバーとして、私は共通の理念を共有するこの両クラブの合併を支援できることをとりわけ嬉しく思います。

スタンダードクラブ取締役会は、P&Iの将来において業界の統合が重要になると長年考えてきました。昨年、理事会は私と理事会ワーキンググループに私たちに適切なパートナーを見出すことを任せました。ノース船主取締役会の取締役と多くのオンラインや対面会議を行う私たちの仕事として、この合併により良好な財政状態と同様のメンバー中心のサービス関連文化を備える両クラブが結集することを約束しました。

今回の発展により、合わせて300年分に上るP&Iにおける歴史を活用して、海事セクターに影響を与える継続的な変化に対応し、今後の課題をより適切に予測し、世界中のメンバーや船主に実質的なメリットを提供できるようになります。

スタンダードクラブとノースの両者は、卓越したサービスと優れた費用対効果の高い海上保険サービスの提供に長年取り組んできました。この取り組みは本合併を検討する上でのこれまでの取り組みにおいて最重要点となっています。私たちのサービスへの取り組みは合併されたクラブにも引き継がれ、両クラブのスキルとベストプラクティスを組み合わせることで、メンバーだけでなく、当クラブが提供する専門的なサポートとサービスに依存している海運業に携わる人々へのサービス提供に積極的に利益をもたらします。

合併されたクラブNorthStandardは、海運業のすべてのセクターから、大小を問わず幅広いメンバーに保険契約を結び、広い地理的範囲で運用し、合併されたメンバーシップを反映する理事会によって監督されます。私は、規制当局の承認を条件として、新しい合併クラブの理事会の議長を務めることが提案されたことを光栄に思います。

合併案は、3月の会議で両クラブの理事会によって圧倒的に支持され、2022年5月27日金曜日の総会でスタンダードクラブの相互メンバーシップの承認を求めています（詳細は本パックで閲覧可能）。メンバーからの承認と必要なすべての規制当局の承認を条件として、NorthStandardは2023年2月の更新から完全に機能できることが期待されています。

本文書は、合併に向けての経緯、期待される会員のメリット、合併されたクラブの概要および合併案を承認または拒否する投票を登録するために次に何をすることが必要があるのかを示しています。

私の仲間であるスタンダードクラブのディレクターが実践しているように、より広範囲のサービス、より迅速なイノベーション、さらに強力な財務回復力をもたらす比類のないクレームの専門的知識を備えた世界有数のP&Iクラブの1つを創設する機会があり、船主のための効果的な声としてますます尽力することができるようになると強く確信しています。

メンバーや船主そして才能ある人々に選ばれるP&I相互保険クラブであることを希望し期待する連携したクラブの開発を目指している中、138年の歴史の中でまさに期待が膨らむ時期に来ています。個人的にこの提案を皆様にお勧め致します。

最高経営 責任者の声明 Jeremy Grose



何年にもわたり、スタンダードクラブは適切な状況下そして適切なパートナー間で、船主の長期的な利益になると信じているため、クラブ合併に対する開放性を公に表明してきました。より大きく、より強力なクラブは、より競争力のあるP&I市場を育み、メンバーにより回復力のある保護とサービスの提供を保証するだろうと私たちは信じています。

海運業界とP&Iセクターは、長期的な適応の必要性に拍車をかける様々な課題と圧力に取り組んでいることを私たちはよく理解しています。これは、保険引受赤字に対処するために保険料の増額に拍車を掛ける記録的なレベルのIGプール・クレームによって近年強調されてきています。規制対応の課題、財務回復力の向上への圧力、デジタル化、持続可能性、地政学的な不安定性、燃料の移行を考慮に入れると、今後の道のは簡単ではないことは明らかです。

これらの課題が激化する現状を前に、ノース最高経営責任者 Paul Jenningsと私は今年の夏以来、それぞれの取締役会の支援を受けて、両クラブの合併がもたらす潜在的なメリットとチャンスを探求してきました。

私たち二人は、お互いが率いるクラブに大きな自信と誇りを持っていますが、今では市場をリードするP&Iクラブを共に創り上げる機会があると信じています。これにより、メンバーの利益のために、より広範囲で多様な製品とサービスの選択、より迅速なイノベーション、さらにさらに強力な財務回復力をもたらす比類のないクレームの専門的知識が提供されます。

そして、おそらく最も重要なことは、両クラブが有名な卓越したサービスに集中し続け強化するための奥深い人材を揃えているという点です。

合併案が3月中旬に最初に公表されて以来、私はさまざまなスタンダードクラブのメンバーと会い、合併のメリットについて話し合い、彼らの懸念を理解しました。このような話し合いの中で私が受け取ったフィードバックは圧倒的に前向きなものでした。メンバーは、より優れた保険料の安定性と予測可能性を提供する、財務面および運用面でのより優れた回復力を約束することに好意的な反応を示しています。多くのメンバーは、私たちの新クラブが市場にもたらすであろう高まる競争を認識し喜んで迎え入れています。当然のことながら、多くのメンバーは、両クラブ結成に伴う重要な課題を頭に入れたうえで、「スタンダードクラブ」チームに対する認識の強調に不安を抱えています。また、より大きなクラブになる中でも、クラブ参加メンバーの規模の大小にかかわらず、メンバーに提供するサポートを個人の用途に合わせ続けるという点における徹底を求めています。これらが先ず第一に私の念頭にある要因であり、状況に変化は起こらないという点をメンバーに保証できます。

メンバーは、より優れた財務および運用の回復力の約束に好意的に反応し、より優れたプレミアムの安定性と予測可能性を提供しています。

ノースとの話し合いでは、「平等なクラブの合併」が実際に何を意味するのかについて、多少深いところまで話しました。これは、保険料収入やトン数だけに関係するものではありません。最も重要なことは、むしろこれは、両立できる文化と相互主義への揺るぎないコミットメントを中心に構築された将来への野心と戦略を備える志を同じくする2つのクラブの合併に関するものです。両クラブは同じ水準の財務力、強力な歴史そして目的意識を持っています。つまり、両社とも合併する「必要」はありませんが、両社はより良い未来を共に築きたいという願望から合併するのです。

本文書を読んでご一考いただいたうえで、私たちに同意し提案を支持して頂くよう願っています。

この機会を利用して、今後とも変わらぬメンバーシップであることに感謝申し上げ、提供する高水準のサービスとサポートが私たちの優先事項であり続けることに安心して頂きたいと思えます。

3.スタンダードクラブ とノース

スタンダードクラブ

スタンダードクラブは、相互保険組合および国際P&Iグループ（IG）のメンバーであり、船主メンバーにより所有され、メンバーから選ばれた理事会にて運営されています。同クラブは、船主、運航業者、用船主に適したカスタムメイドの相互保険と固定保険料の保険カバーの組み合わせを提供しています。1884年以来、メンバーの第三者に対する責任を保証してきました。

スタンダードクラブは、外航船、近海船&内航船、特殊作業船の保険カバーを提供しています。また、クラブは、船舶戦争、ストライキ、港湾の閉鎖、衝突、故障、その他の予期しない遅延によって船主や用船者の船が停滞した場合に、彼らを保護する主要な事業中断に関する補償である「Strike&Delay」など、他の多くのサービスを提供しています。

私たちは、独自の取り組みでメンバーに対するサービスの品質に誇りを持っており、特に緊急時における対応力とサポートをとて重視しています。クレーム対応は同クラブが世界に有する6カ所のオフィスのいずれかから提供さ

れ、必要とあればいつでもどこでも、必要なサポートを提供するコレスポンデントのネットワークを駆使し、世界中への展開力を拡大させています。スタンダードクラブは財務力と財務安定性も重視していますが、25年以上にわたりS&P格付けが「A」ランクであることと、追加保険料の徴収実績が無いことがそれを示しています。

重要なデータ（2021年2月20日現在）：

- 保険料収入：2億9,300万米ドル
- 自由準備金：3億6000万米ドル
- スタンダード&プアーズ(S&P)社の信用格付け：A(安定的な)
- 保険年度コンバインド・レシオ：121%

未監査2022年2月20日コンバインド・レシオ：<106%

スタンダードクラブ、および合併が進んだ場合には統合クラブの財務情報はセクション6に含まれています。

スタンダードクラブの現在の組織構造 www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/Organisational-structure/ をご参照ください。

ノース

ノースは、P&I業界で160年以上の歴史を誇る世界有数の海上保険会社です。1860年のクラブの創設以来、ノースの存在意義である「メンバーが安心してビジネスできるように」との想いは今日まで受け継がれています。

本社をイングランドのニューカッスルに置くノースのサービス展開は世界中に広がり、370人の従業員を擁する現地オフィスは、ギリシャ、中国(上海および香港)、日本、オーストラリア、シンガポール、アイルランドそして米国にあります。ギリシャ、中国(上海と香港)、日本、オーストラリア、シンガポール、アイルランド、米国に存在します。ノースの製品範囲には、幅広い顧客セグメントにわたるP&I(船主責任保険)、戦争保険、FD&D(運賃・滞船料等の紛争処理費用特約)そしてH&M(船体保険)が含まれ、「Sunderland Marine」のブランドで、漁船、小型船、水産養殖リスク、船主の固定保険料もカバーしています。

所有船舶と用船船舶の合計で2.5億GT超のノースはIGの主要メンバーです。ノースはIGのメンバーとして、国際海運業界の利益を保護し後援しています。

重要なデータ(2021年2月20日現在)：

- 保険料収入：4億600万米ドル
- 自由準備金：4億5000万米ドル
- スタンダード&プアーズ(S&P)社の信用格付け：A(安定的な)
- 保険年度コンバインド・レシオ：113.7%

未監査2022年2月20日コンバインド・レシオ：<108%

ノース、および合併が進んだ場合には統合クラブの財務情報は本文書の後半に含まれています。

ノースの現在の組織構造www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/organisational-structure/をご参照ください。

4.合併の理論的解釈

提案

スタンダードクラブとノースの合併案実現を通して、海運業界で相互にカバーする最大の保険提供者の1つとなるグローバルな海上保険会社が誕生します。



300年にわたり共有されたP&Iの歴史伝統を備えた統合相互保険会社であるNorthStandardは、4億GT相当の船舶へ保険カバーを提供、また強力な業界の声として尽力し、相互主義への揺るぎないコミットメントを通してIGシステムの価値を維持しながらグローバルな海上保険の最前線に立ちます。

NorthStandardは、最も幅広いクレームの専門的知識を備

え、より最も広範囲なサービス、より迅速なイノベーション、さらに強力な財務回復力をもたらすより広く多様なサービス製品を備え、船主のための効果的な声として尽力します。さらに奥深い人材を揃え無限の可能性を備えることで、両クラブが誇る卓越したサービスと密接なメンバー関係に今後も重点を置き続け強化します。

合併の実施方法の詳細については、本文書セクション7をご参照ください。

なぜ今なのか？

すべての海事産業に変動性をもたらした変化として、コスト上昇と不確実性が挙げられます。しかし、変化は可能性ももたらしました—それは新しい考え方、新しいテクノロジー、さらに古くからある問題を解決するための新しい方法です。それでも、変化から本当に恩恵を受けるには、それを受け入れる必要があります。だからこそ、スタンダードクラブとノースの取締役会は合併の可能性を探っているのです。全体として、私たちは世界中のメンバーと船主のためにさらに多くのことを達成する可能性があり、世界の海上保険の最前線に立つために団結し、強力な業界の声として行動し、IGの価値を支持します。



変化の原動力



P&Iの変化

より大規模かつ複雑なクレームは、セクター全体のパフォーマンスへの課題となり、コンバインド・レシオを押し上げ、資本にプレッシャーをかけます。相互主義を維持し必要とされるより幅広いサービス製品を開発していくために、規模という点はますます重要になっています。



自然環境の変動

私たちは自然災害の数の増加と深刻化を誰もが目の当たりにしており、全てのクラブメンバーは2050年までにネットゼロに向けた脱炭素化への道のりの中でサポートを必要としています。



技術の変化

データと自動化をより有効に利用することで、P&I市場に大改革をもたらすことができますが、より短期的なニーズと手段を満たしながら、近代化に必要な多額の長期投資の間での釣り合いをとるのは困難です。



規制の変化

世界中の多くの規制当局からより多くの規制が策定され、それらを遵守するために必要な時間とコストに段階的变化がもたらされました。



人材採用の変化

新型コロナウイルスは人材採用状況に変化を与えました。移動制限やハイブリッド作業への移行、スタッフによる個人的な優先事項の再検討などといった要素全てが、業界が現在および将来的に必要とする専門家の採用をより困難にしています。

未来を見据えた統合-なぜスタンダードクラブとノースなのか？

ここ数ヶ月にわたる私たちの広範囲にわたる取り組みに基づいて、ノースとの統合は戦略を加速させ、一方のみ単独で、または代替のパートナーでは達成できなかった方法でメンバーや人々にメリットが生まれると確信しています。当社は、今後5年間で長期的な財務および資本ポジションが改善すると予測しており、世界的な格付け機関であるスタンダード&プアーズ(S&P)社が合併提案を好意的に見ることを期待しています。また、2023年2月20日の「初日」に、メンバーが引き続きクラブを率いる合同グループ理事会レベルで、公正かつ平等な代表を提案します。上級管理チームは、より長い期間にわたって提供されるより広範な統合を計画します。

具体的には、スタンダードクラブとノースの合併によって以下のようなメリットがもたらされます。

- **説得力のあるビジョン**：合併は、300年以上の海事における歴史伝統を活用して、サービスとイノベーション、財務的回復力と運用的回復力、世界への展開力と影響力、才能と継承物という4つの柱に基づいて、将来に向けたグローバルな海上保険会社を作り上げることで、メンバーに優れた可能性を提供します。
- **強力な戦略的適合性**：当社のサービス主導の成長および多角化戦略は幅広く連携されており、相互保険P&Iの変動を相殺し、メンバーの保険料を長期的に普及できる収益性の高い多様なポートフォリオを構築し続けます。地理的および事業部門別の両社の強みは基本的に相補的であり、私たちは共に開発をスピードアップできると信じています。
- **規模**：統合クラブは、プールできる対象トン数と保険料によって最大のIGクラブの1つとなることが期待されており、サー

ビスを重視する船主にとって「外すことのでき
ない」のクラブとして市場から見られることにな
ります。

- **多角化**：このような合併は、より広い地理的存
在感にわたって、付加的な独自性のある製品多
様化のチャンスと関連する利益を提供します。
- **資本力**：両クラブは、S&P財務力格付で評価さ
れた「AAA」の資本力でS&PによってA（安定
的）と評価されています。統合グループの規模
により、リスクの分散が改善され、プールの変
動の影響が軽減され、グループの資本基盤が強
化されます。
- **文化的適合性**：私たちのクラブは、同じ考え
方、強力なサービス精神および相互主義への
根深いコミットメントを共有しています。両
クラブは、専門的かつ専任の社内管理チーム
を抱えており、この合併に関連した管理に対
する直接投資や財政面でのインセンティブは
ありません。
- **人々へ利益供給**：このような長年のメンバー中
心の両クラブの歴史伝統と文化を積極的に維持
しようと努めると同時に、両クラブ内の関係各
方面に長期的な利益がもたらされます。
- **適切なタイミング**：市場は、コスト増大と不確
実性を生み出すさまざまな問題と課題に直面し
ています。今すぐ行動することで、スタンダー
ドクラブとノースは将来的な発展をよりしっか
りとコントロールできるようになります。P&I
クラブセクターが直面しているプレッシャーを
考えると、統合は非常に論理的であり、一部に
とっては必然的なことかもしれません。



提案に関する考慮事項 と実施されている緩和策

両クラブの合併が成功するにあたって、一般的な合併に伴うリスク性がないわけではありません。ただ、私たちはリスクを大幅に上回るメリットがあると考えており、取締役会は合併案を推奨しています。取締役会は、合併がメンバーの利益の最優先となることを引き続き保証します。重要な考慮事項と潜在的な緩和策は以下の表に示す通りです。

考慮事項	緩和策
合併案に対するリスク。	2つの同等に強力な組織をまとめるにあたって、明瞭な課題が出てくる可能性があります。リスクを慎重に検討および判断し、適切な緩和戦略が実施されていることを確認しています。必要に応じて、独立した専門家の助言サポートを受けながら合併案の策定を行っています。
合併案時間尺度に対するリスク。	両クラブは、これまでに合併やその他の変革プロジェクトを実行した経験を持ちます。ノースの場合においては、サンダーランドマリナー(Sunderland Marine)との合併とその後の統合、英国のEU離脱(Brexit)に伴う子会社の設立およびパートVII事業譲渡の提供が含まれます。スタンダードクラブの経験に関しては、独自のBrexit対応アレンジ、ストライキ・クラブ(Strike Club)との統合、そして最近では管理の取り決めをCharles Taylorから離れた社内モデルへの移行が含まれます。 合併に対する私たちの協力的アプローチは効果的であり、上級管理職チームの足並みは完全に揃っています。必要に応じて、専門的なスキルセットと合併や統合の実務経験を備えたプロのアドバイザーの活用も手配されています。専門的プロジェクト管理の専門知識とサポート用リソースも保証されています。
デューデリジェンスの発見。	当社のデューデリジェンス手続きは、法律、財務、税務および運営事項を対象として実施されました。これらの調査の結果、実質的に関連する要因によってはノースクラブとスタンダードクラブの合併に向けた推奨事項に何も変更は加えられないという保証を得られました。
社員維持および/または離脱に関して。	従業員にとって素晴らしい未来を約束する今回の合併案には明確なビジョンと事例がありますが、一連の移行プロセスの完了やメンバーシップの維持に関連する重要な役割に関しては、必然的にある程度の個人的不透明さが出てきます。この期間に関係者が離脱するリスクを最小限に抑えるために、各スタッフとの間で積極的な関わりが持たれています。

考慮事項	緩和策
<p>合併案に対する内部および外部の対応と反応を管理。</p>	<p>社内外のステークホルダー向けに、総合的なコミュニケーションおよびエンゲージメントプラン（「C&Eプラン」）を備えています。これらのプランは両クラブ間で慎重に調整されています。</p> <p>内部的には、先を見越したC&Eプランにより時間尺度、結果およびプランに対して行われている進捗状況に明瞭さを提供します。可能な限り十分な情報を社員に提供し続けます。</p> <p>外部的にはC&Eプランにより、主要なステークホルダー（メンバー、保険ブローカー、再保険会社、規制当局）が、開かれたコミュニケーションチャンネル全てを通じて、関連する進展について完全開示されるようになります。また、両クラブにはできるだけ多くのステークホルダーの意見に耳を傾けてもらうようにメンバーや保険ブローカーを訪問するプログラムがあります。</p> <p>さらに、メディアの市場反応を追跡するための正式なメディアモニタリングの取り決めもあります。</p>
<p>一部のメンバーは、統合クラブをサポートしないことを選択する、または現在両方に所属しており、一部の船舶を別のホールディングクラブに移行する必要があると考える場合も出てきます。</p>	<p>両クラブは、プロセス全体を通じて、合併によって期待される利益を公然かつ透過的に伝え続け、メンバーまたは利害関係者の疑問や懸念に対処します。NorthStandardはメンバーへのサービスに尽力し、短期、中期、長期的な視野からのメンバーの利益を考慮します。</p> <p>一部のメンバーにとっては、自身のリスク管理優先のためにNorthStandardに船舶登録をしないという選択することはやむを得ない場合があります。このシナリオを財務計画と運用計画に織り込みました。</p>
<p>IG考慮事項</p>	<p>私たちはIGと緊密に連携し、私たちの集合的なメンバーシップによって支持される場合、船主の希望が尊重され、今日私たちが個別に享受しているのと同じ基準で継続的な共同参加に反映されなければならないという確固たる信念を普及させます。</p>

5. 合併案がメンバーにとって魅力的である理由とは？

NorthStandardは、世界をリードするP&Iクラブの1つとして、メンバーやクライアントおよび最高級のサービスを提供するために当社を活用している関係者各方面に魅力的なサービス提案を提供します。最大級かつ最も複雑なクレームにおいて豊富な専門知識を誇り、製品およびサービスにおいて幅広いエリアを補完します。より迅速なイノベーションとの組み合わせにより、NorthStandardは、進化する市場要件をより効果的に満たし、世界の海事セクターに影響を与える継続的な変化を切りぬけ、今後の動向と課題をより適切に予測するための的を射たガイダンスを提供します。

運用規模とさらに強力な財務回復力の組み合わせは、前年比市価変動の不安定さを滑らかにし、運用、財務および技術的結果において将来にわたって予測可能性と安定性を提供することを目的としています。さらに、新クラブで重複費用を排除することで期待される最小節約額は、コンバインド・レシオの3%に相当すると予想されます。その上、NorthStandardの購買力向上とより高い免責金額レベルを取る能力から生じる再保険料の予測節約は、コンバインド・レシオで少なくともさらに1%の価値があると予想されます。営業費用率（OER）削減は、サービス主導アプローチを弱めることなく、長期にわたってより持続可能な保険料を確保するのに役立ちます。

NorthStandardを設立することで、P&I保険セクター全体における競争の高まりをさらに刺激する可能性があります。この規模での有意義な競争、そしてこのような激動の時代における船主のニーズに優先順位をつけることは、価格設定と運用効率を高め、サービス提供とイノベーションを加速させ、製品開発と多様化の推進を通じてさらに多くの選択のチャンスを提供します。

取締役会は、以下の理由により、メンバーが合併とスタンダードバミューダ特別総会で提案された決議に賛成票を投じることを推奨します。



<p>卓越したサービスとイノベーション</p>	<p>統合されたクラブは、より利用しやすいサービスで、IGにおいて比類のない、より広範囲かつより深い保険料請求実績を提供します。すべての主要市場に提供されるマーケットを牽引する知識と技術的な面での深い見識は、メンバーにとって変化するニーズへの対応をサポートします。</p> <p>これらすべての専門知識を集めることで、NorthStandardのイノベーションへの意欲と能力が加速し、新しいアイデアが生まれ、より多様なデータソースとより広範なメンバーシップベースが提供され、新しい製品とサービスの実行可能性を高めます。</p> <p>これらのより深い洞察、場合に応じた解決策、テクノロジーへの投資は、破壊的な変化を乗り越え、かつ将来の課題をより確かに予測していく上で、最も費用効果の高い方法でのサービスレベル向上において新たに統合されるクラブを助けることになると期待されます。</p>
<p>世界への展開力と影響力</p>	<p>NorthStandardは、P&I (船主責任保険)、FD&D (運賃・滞船料等の紛争処理費用特約)、船体保険、戦争保険、オフショア、ストライキ&遅延保険を含む最も幅広い船主に関連する海上保険ソリューションのグローバルエコシステムを提供します。</p> <p>それは強力なグローバル規模での声であり、船主とその利益の最優先のために行動し、より広い地域に渡ります。</p>
<p>財務的回復力と運用的回復力</p>	<p>より強固な財務耐性により、あらゆる状況において成功を収めることができる良い位置にある、安全性の高いクラブが生まれます。規制要件を超える強固な資本バッファに支えられ、合併後の新クラブの資本力は、S&P「AAA」格付けが期待され、バリュー・プロポジションに多額の再投資を可能にするのに十分な大規模の自由な準備金を持ちます。</p> <p>第一目標ではありませんが、重複費用を減らすことで、規模の経済性の推進により達成される運用効率の多少の伸びも得られると予想されます。中期的に重複費用を排除することで期待される節約は、コンバインド・レシオの少なくとも3%に相当すると予想されます。NorthStandardの購買力の向上とより高い免責金額レベルを取る能力から生じる再保険料の予測節約は、コンバインド・レシオで少なくともさらに1%の価値があると予想されます。事業费率削減は、サービス主導アプローチを弱めることなく持続可能な保険料を確保するのに役立ちます。</p>
<p>社員の能力と技術継承</p>	<p>NorthStandardは、社員自身も選ぶP&I相互保険でもあり、長年にわたり築き上げられた近しいファミリー精神と文化を維持しながら、より多くの選択肢、より多くのチャンス、より高い軟性を提供します。</p> <p>これにより、サービス主導アプローチの基盤でありメンバーから一貫して評価され求められている、社員にとって魅力的な企業であり続けることの実現、ならびに人材育成・確保も容易になります。</p>

6. NorthStandardの紹介

統合クラブに対するビジョンとは？

NorthStandardのビジョンは、「300年に渡る海事の歴史を活用して、将来に向けたグローバルな海上保険会社を設立する」ことです。

このビジョンは、メンバーと社員にもたらされるメリット、相互主義への揺るぎないコミットメントから派生した4つの柱に基づいています。

4本の柱

01 卓越したサービスとイノベーション

メンバーとパートナーに比類のない取引の信頼を提供

02 世界への展開力と影響力

最も幅広い船主と強力なグローバル規模での声に関連

03 財務的回復力と運用的回復力

市場の変化と課題への対応。

04 能力と技術継承

比類のない社員クオリティとキャリア上の機会を提供。

統合クラブの概要原則

メンバー主導のクラブを開発するにあたり、 私たちは以下の基本原則に従うものとします。

卓越したサービス-将来的な運用モデルは、メンバーに最高クラスのサービス主導価値提案を提供することに重点的に取り組みます。メンバー中心の考えは、NorthStandardが提案するガバナンスと文化の中で最も重要です。

対等合併-両クラブは、メンバーと社員が認識できる文化を維持するために公正かつ平等な合併に取り組みます。このアプローチは、将来のクラブやブランド・ポジショニングおよび両社の歴史伝統を維持するための運営モデルの基盤として機能します。

歴史伝統とアイデンティティ-ステークホルダーは多種にわたり、それぞれが異なる歴史ならびに文化の側面を大切にしています。サービスの提供ならびにメンバー主導であるということが、メンバーと社員どちらにとっても極めて重要です。文化の違い、そして両クラブの長所を維持する複合文化の中でそれらを前進させる能力は重要であり、文化的リーダーシップが必要な場所からのガバナンスチームと管理チーム内のバランスも同様です。ニューカッスルやロンドンなどの主要拠点における長い歴史や、それぞれの会社の名前が持つ力を考えると、場所とブランドといった要因も多くの人にとって重要です。

短期的な節約よりも長期的な成功-これは、現実的な事業計画と規模と多角化のメリットのバランスを取り、サービスとメンバー主導クラブを維持するという問題であり、人材と投資が必要です。事業計画、運用モデル提案、統合スケジュール全体で、短期的な節約と長期的な効率性を高めるための最適なバランスを実現することを目指してきました。



文化

スタンダードクラブとノースは多くの点で類似しており、それゆえに他のクラブ同士よりも多くのメンバーを共有することになります。これが、この時点まで合併について議論を交わし合った理由でもあります。統合クラブは親会社双方の文化と歴史伝統にしっかりと根付きそれを反映させています。両社の経営陣は、次世代の成功をサポートする堅固で健全な文化に取り組んでいます。

NorthStandardの文化は、ノースとスタンダードクラブの両社からの最高の文化的要素と歴史伝統に基づいて構築することを目指しており、これは詳細な統合計画で取り組まれます。NorthStandardの新しい文化は、両クラブの歴史伝統と長い歴史を守り、メンバーの利益、サービスそして相互関係を優先し、思いやりと協力を図り、社員への気の配りを通じて目標達成を目指します。

社員

NorthStandardは、社員自身も選ぶP&I相互保険でもあり、長年にわたり築き上げられた近しいファミリー精神と文化を維持しながら、より多くのキャリア選択肢、より多くのチャンス、より高い柔軟性を提供すると確信しています。これにより、サービス主導アプローチの基盤でありメンバーから一貫して評価され求められている、社員にとって魅力的な企業であり続けることの実現、ならびに人材育成・確保も容易になります。

運用モデルの概要と統合計画

合併が承認された場合、2つのクラブの統合は慎重に計画され実行に移ります。短期的には著しい変化はありませんが、完全統合の期間中、両クラブの有益な側面を組み合わせた新しい構造が導入されます。初めに、2023年2月の更新に間に合うよう両クラブが一丸となって協力しますが、引き続き運営は個別に継続されます。すべてのガバナンス、運用構造および連携したテクノロジーを備えた機能との完全統合には、さらに12~24か月かかる可能性があります。

合併クラブは英国に本社を置き（英国の規制に従い）、ニューカッスルとロンドンにオフィスを構えます。両クラブ最高経営責任者は、NorthStandardエグゼクティブ・リーダーシップ・チームに所属し、Paul Jenningsがノース最高経営責任者そしてJeremy Groseがスタンダードクラブ最高経営責任者として共にNorthStandardを管理します。完全統合されたクラブへの移行をサポートするのは、NorthStandardでいくつかの規制上の役割を担う暫定的なエグゼクティブ・リーダーシップ・チームです。このチームの役割は、規制対象のシニア・マネジメント・ファンクション（SMF）を初日から実践することです。この暫定チームは、これが「対等合併」であることを反映させつつ、ノースクラブとスタンダードクラブの社員の平等な代表となります。

NorthStandardと国際グループ

両クラブはIGを積極的にサポートし、その活動に取り組んできた歴史があり、そのためIG内の船主に強力な業界の声として機能し続けるという目的実現を後押しします。ノースとともに、2名のIGメンバーを交えて、初めての試みとして合併実施に関してIGと活発に話し合っており、今後数か月にわたりIG関連文書に必要な関連修正案について合意することが期待されています。

追加保険料

将来的に追加保険料がある場合に限り、両クラブの相互保険メンバーは、現在と同じ基準で、初日またはそれ以前に終了する保険年度に関する追加保険料に対して引き続き責任を負います。その日付以降に開始する保険年度については、両クラブメンバーは、加入しているNorthStandard複合クラスに関する追加保険料に対して責任を負います。統合クラブの統合クラスのそれぞれは、統合クラブの単一クラスとして機能します。



財務概要

コンバインド・レシオ

IG内の他多くのクラブと同様、ノースクラブとスタンダードクラブは過去2年間の事業年度で、当社と他クラブの大規模なプールクレームのレベルが過去の平均を上回ったため、コンバインド・レシオが100%を大きく超えています。

ノースクラブとスタンダードクラブの既存の事業計画は損益分岐点に戻り、2021年2月と2022年の更新時に両クラブの保険料率が引き上げられます。このような保険料率の引き上げは既にある程度の成功を収めており、2022年2月までの事業年度コンバインド・レシオはノースで108%未満、スタンダードクラブで106%未満と予想されますが、この数値はIG平均値よりも優れたものとなると見られます。2023年2月までの事業年度に向けた両クラブのコンバインドレシオは100%に近くなる（損益分岐点の引受結果）と見込まれ、長期的には合併クラブのコンバインドレシオを100%前後に維持することを目指しています。

コンバインド・レシオ	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年**
ノース	104%	105%	126%	114%	<108%	~103%
スタンダードクラブ	98%	100%	131%	121%	<106%	~101%
IG平均値	104%	109%	117%	118%	該当なし	該当なし

過去の財務成績

ノース、百万ドル	2019年	2020年	2021年	2022年*
総収入保険料**	319	320	376	394
正味収入保険料	258	254	296	312
プールできる対象トン数	142	147	160	160
IGトン数のシェア	11.8%	11.9%	12.5%	12.1%
プールできる対象保険料	197	195	203	214
IG保険料のシェア	10.2%	10.0%	10.4%	10.7%
コンバインド・レシオ	105%	126%	114%	<108%
自由準備金	463	444	450	確認中
未払保険金	622	628	668	確認中

スタンダードクラブ、百万ドル	2019年	2020年	2021年	2022年*
総収入保険料*	289	288	293	294
正味収入保険料	225	213	228	229
プールできる対象トン数	119%	117	116	106
IGトン数のシェア	9.9%	9.5%	9.1%	8.0%
プールできる対象保険料	174	174	166	167
IG保険料のシェア	9.0%	8.9%	8.5%	8.3%
コンバインド・レシオ	100%	131%	121%	< 106%
自由準備金	435	394	360	確認中
未払保険金	536	564	586	確認中

*2022年2月までの事業年度のドラフト数値**仲買手数料を差し引いた保険料数値

ノースは、自由準備金、保険料、トン数または未払保険金の観点から評価すると、スタンダードクラブよりも20%から30%大きく、近年比較的安定した位置を保った状態です。IGの他の部分と同様に、大型クレームレベルが上昇すると、両クラブの貸借対照表の未払保険金レベルが上昇し、コンバインド・レシオが100%を超え、自由準備金のレベルが下がります。両クラブは非常に多角化しており、保険料の35~40%はプール不可/固定保険料事業からのものです。

準備金の強み

ノースは絶対的観点からみると規模は大きいものの、2つのクラブは相対的に見ればほぼ同じです。トン当たり、保険料当たりまたは未払保険金レベル当たりの自由準備金で評価すると、両クラブのレシオは非常に類似しています。

準備率(2021年2月)	ノース	スタンダード
プールできる対象トン数当たり	2.8	3.1
プールできる対象保険料当たり	2.2	2.2
総収入保険料当たり	1.2	1.2
正味収入保険料当たり	1.5	1.6
未払保険金当たり	0.7	0.6

両クラブはS&Pの格付けで財務力「A」と評価されており、S&Pの自己資本比率「AAA」を超える準備金があります。また、両クラブは規制資本要件に対して十分な余裕を持っています。ただし、異なる企業構造や異なる運用する規制制度（ソルベンシーII規制に従って英国PRA（健全性規制機構）により規制されているノースUK、バミューダ規制要件の下でBMAにより規制されている標準バミューダスタンダードバミューダの規制要件の下でバミューダ金融庁（BMA）により規制されているスタンダードバミューダ）であるため、規制要件とソルベンシーマージン（余裕資金）の有効な比較はできません。

将来的展望

NorthStandardは引き続き100%のコンバインド・レシオを目標としており、合併によりコンバインド・レシオの少なくとも3%に相当すると予想される重複コストを排除することで、長期的な費用節約の実現を通しこの目標をサポートします。統合クラブの購買力の向上とより高い免責金額レベルを取る能力から生じる再保険料の予測節約は、コンバインド・レシオで少なくともさらに1%の価値があると予想されます。

さらに、合併ベースのトン数増加予測は、ノースおよびスタンダードクラブ合併前の事業計画からの予測を上回り、コンバインド・レシオへの負荷を低減すると予想されます。また、合併クラブの規模により、大規模な（およびプールクレーム）クレームに関する脆弱性が軽減され、長期にわたってより一貫した保険引受結果が得られることが期待されます。







7.合併がどのように実施され、統合されたクラブは現在のクラブとどのように異なるのか

スタンダードクラブ既存構造

現在、スタンダードクラブはグローバルな保険引受業務を3つの法人組織間で共有しています。

- スタンダードUK、損害保険会社イギリスとウェールズで法人化。
- スタンダードアイルランド損害保険会社はアイルランドで法人化。
- スタンダード アジア、損害保険会社

スタンダードUK、スタンダードアイルランド、スタンダードアジアは、スタンダードクラブの親会社として機能するバミューダで法人化された保険持株会社スタンダードバミューダの子会社です。

スタンダードクラブは、P&I（船主責任保険）、FD&D（運賃・滞船料等の紛争処理費用特約）、War Risks（戦争保険）、Coastal & Inland（沿岸部&内陸部）、Strike & Delay（ストライキ&遅延保険）の5つのクラスの保険事業を運営しています。また、スタンダードアジアはシンガポール戦争相互保険クラスを個別に運営しています。

スタンダードUK、スタンダードアイルランドおよびスタンダードアジアの保険契約者は、関連する保険会社と保険契約を結んでいるほか、スタンダードバミューダおよび（保険会社がスタンダードUKの場合）スタンダードUKの法人会員権を有しています。スタンダードアジアのシンガポール戦争相互保険クラスの保険契約者は、スタンダードバミューダの法人会員権を有していません。

スタンダードクラブは、Standard Re（バミューダ）で法人化されたグループキャプティブ再保険会社を有する単一企業グループです。Standard Reは、スタンダードUK、スタンダードアイルランドおよびスタンダードアジアに比例再保険特約を提供します。

組織体の詳細については、54ページをご参照ください





ノース既存構造

現在、ノースは「1つのクラブ、2つの企業」の構造に基づいて保険事業を運営しており、グローバルな保険引受業務は2つの法的組織体の間で共有されています。

- ノースUK、イギリスとウェールズで法人化された損害保険会社。および
- ノースEU、ノースグループと共にアイルランドに法人化された損害保険会社。

当クラブは、P&I（船主責任保険）、FD&D（運賃・滞船料等の紛争処理費用特約）、War Risks（戦争保険）という3つのクラスの相互保険事業を運営しています。また、いくつかの相互保険以外の事業分野を運営しています。ノースUKは当クラブの非EEA保険事業を引き受け、ノースEUはそのEEA保険事業を引き受けます。ノースEUはノースUKの完全所有子会社であり、従って、当クラブP&I、FD&Dおよび戦争保険クラスのEEAメンバーは、ノースUKでの加入船舶および企業会員権に関してノースEUと保険契約を結んでいます。当クラブP&I、FD&Dおよび戦争保険クラスの非EEAメンバーは、ノースUKでの加入船舶および企業会員権に関してノースUKと保険契約を結んでいます。

P&I、FD&Dおよび戦争保険クラスの規則に基づいて生じる裁量権申立ては、クラブのメンバー理事会によって判断されます。この理事会は総会以外のクラブガバナンスにおいて相互保険メンバーが強化された役割を果たすためのフォーラムを提供し、そのガバナンス構造内で相互の精神を奨励するために設立されたメンバー代表の委員会です。

また、クラブはバミューダで法人化された複数所有者のキャプティブ再保険会社であるNorth Reと並列した相互再保険構造を導入しています。North Reは、比例再保険特約を通じてP&IやFD&Dリスクに対する再保険をノースUKおよびノースEUに提供しています。

並列相互再保険構造下では、North Reは当クラブの企業グループの一部ではなく、クラブ内の法人とNorthReの間に法的所有権または支配権の関係はありません。代わりに、ノースグループ組織体およびNorthReは、当クラブ P&IやFD&Dクラスメンバーの共有権の対象となります。これは、保険契約期間中ノースUK（上記のとおり）とNorth Reの両社で法人会員権が付与されているメンバーによって達成されます。

企業構造 – NorthStandard

統合クラブは、現在のノースが備える並列構造の採用が提案されており、ノースUK（改名予定）が統合保険グループの親会社になり、North Re（改名予定）が統合再保険グループの持株会社になります。

提案された合併の完了は以下を含む多くの項目を条件としています。

(i) 英国PRA/FCA、(i) 英国のPRA / FCA、バミューダ金融庁、アイルランド中央銀行、シンガポール金融管理局から取得した統制承認の規制変更。(ii) 関連する合併管理の承認が得られている。(iii) 各クラブによる関連するメンバーの承認通過。(iv) クラブがIG契約およびIGプーリング契約への継続的参加に関するIGとの合意。

初日から統合クラブの提案されたグループ構造はこちらに示されています www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/organisational-structure/。これには、合併案が承認され、関連する条件が満たされた場合に2023年2月20日に発効することが提案されている主要な企業ステップの要約も盛り込まれています。

合併保険グループ

要約すると、保険会社の合併グループは、以下の主要な成果を達成するために必要なコーポレートアクションを取るノースおよびスタンダードクラブの関連団体によって形成されます。

- ノースUKは登録会社名をNorthStandard UKに改名
- NorthStandard UKは、スタンダードバミューダの唯一のメンバーおよび合併保険グループの最終親会社に
- スタンダードバミューダの既存法人会員はその事業体の法人会員ではなく、ノースUKの既存法人会員と共通してNorthStandard UKの法人会員に変更
- NorthStandard UKの取締役会の構成を変更し、以下の取締役会セクションでさらに詳しく説明するように、「対等合併」に見合った各クラブの適切な代表を含む
- NorthStandard UK内にCoastal&Inland (沿岸部&内陸部) クラスおよびStrike&Delay (ストライキ&遅延) クラスを確立し、クラス委員会を設置してスタンダードクラブ内のこれらのクラスの既存の取り決めに継続実施。
- メンバー理事会の役割を拡大し、合併クラブ内のすべての組織体のP&I (船主責任保険)、FD&D (運賃・滞船料等の紛争処理費用特約)、War Risks (戦争保険)、Coastal&Inland (沿岸部&内陸部)、Strike & Delay (ストライキ&遅延保険) クラスルールに基づいて発生する裁量的債権を決定する権限を含め、またメンバー理事会メンバーシップを拡大してスタンダードバミューダ取締役会の既存のすべての船主取締役を含む
- スタンダードUKの少数社員権およびスタンダードアジアの少数株主持分の停止により、両組織体がスタンダードバミューダの完全子会社に

このような行動の結果として、5つの保険会社NorthStandard UK (もとはノースUK)、ノースEU、スタンダードUK、スタンダードアイルランドおよびスタンダードアジアで共有されるグローバルな保険引受活動を備えた合併クラブとしての企業構造が作られます。

合併クラブには、5つの異なるクラスの相互保険事業（P&I、FD&D、戦争保険、Coastal & InlandおよびStrike & Delay）といくつかの非相互保険事業分野があります。合併クラブの相互保険契約者は、加入船舶およびNorthStandardUKの企業会員権に関して保険会社5社の内1社と保険契約を結びます。

「1つのクラブ」としての精神とノースグループのために実施されている既存の取り決めと一致して、保険会社5社の定款とクラスルールが修正され、合併クラブ内のいかなる保険会社も自分の保険契約者だけでなく、クラスのメンバー全員に追加保険料を課すことができます。これにより、より多くのメンバー間でリスク分担する合併の主なメリットの1つが確実に実現されます。

合併した並列 保険グループ

要約すると、再保険会社の合併並列グループは、以下の主要な成果を達成するために必要なコーポレートアクションを取るNorth Reおよびスタンダードクラブの関連団体によって形成されます。

- North Reは登録会社名をNorthStandard ReUKに改名
- NorthStandard Reは、その組織体で発行された株式資本全体をスタンダードバミューダからNorthStandard Reに譲渡することにより、Standard Reの唯一の株主となり、その結果NorthStandardReは合併再保険グループの最終親会社に
- NorthStandard Reの取締役会の構成を変更し、「対等合併」に見合った各クラブの適切な代表を含む

これらの変更を承認するために、NorthStandard Reメンバーの会議が別途開催されます。

メンバー理事会

理事会規模に関するUK規制上の制限を踏まえて、歴史的にノースはメンバー理事会を維持してきました。年2回の会議は、メンバーに幅広い話題について取締役と協議しノースのガバナンスに直接関与する機会を提供してきました。さらに、メンバー理事会は、スタンダードバミューダ取締役会が現在そのような問題を検討しているのとほぼ同じ方法で、ノース規則に基づくメンバーの請求に関連して生じた裁量事項を決定する能力を持っています。

統合クラブの一部としてスタンダードクラブ保険会社により打ち立てられた保険事業の更新された規則は、メンバー理事会の概念を導入し、スタンダードバミューダが中間持株会社となり、それに応じて取締役会の規模が縮小されることに注目し、今後統合クラブのガバナンスにおける船主代表の存続を可能にします。



取締役会

初日からの統合クラブの親会社取締役会は、「対等合併」の原則に沿って、各クラブの同数の既存取締役で構成されます。詳細な構成は、適時必要な承認を要しますが、現在の提案は以下に示す通り初日から就任する法定取締役会の取締役16名です。

役職	名前	合併前所属	人物紹介要約
非業務執行取締役 (船主会員代表)	Cesare D'Amico 取締役会長	スタンダードクラブ	Cesareは、いとこのPaoloとともに、イタリアのd'Amico Società di Navigazioneの取締役であり、ドライバルク船とコンテナ船、上場企業ながら同族会社製品タンカーセグメントを管理する海運グループ持株会社です。Cesareは、2004年に非業務執行取締役としてスタンダードクラブ取締役会に加わり、2017年に取締役会長に就任しました。また、クラブの指名およびガバナンス委員会の委員長を務め、クラブの監査・リスク委員会および報酬委員会、ならびにスタンダードアジアとスタンダードアイルランドのメンバーでもあります。
	Ioanna Procopiou (副会長)	ノース	ギリシャのSea Traders SAを代表して、Ioannaは2018年に非業務執行取締役としてノースUK取締役会に加わり、2020年9月に取締役会の副会長に就任しました。ノースのグループ監査委員会およびグループ指名・報酬委員会のメンバーでもあります。
	Nicolas Hadjioannou (副会長)	スタンダードクラブ	Nicolasは、Cymona Maritime Holdings Inc.およびCymona Shipping Management S.A.M.最高経営責任者であり、Alassia Newships Management創設者並びに船舶投資家でもあります。2014年に非業務執行取締役としてスタンダードクラブ取締役会に加りました。また、クラブの報酬委員会の委員長を務め、クラブの使命・ガバナンス委員会のメンバーでもあります。
	James Tyrrell	ノース	JamesはアイルランドArklow Shipping取締役です。2017年にノースUK非業務執行取締役に任命され、2021年に取締役会長に就任しました。金融計量経済学博士号を取得しており、ノースグループ投資委員会の委員長を務めています。また、ノースEU非業務執行取締役でもあります。
	Erik Johnsen	スタンダードクラブ	Erikは、Shipinvest Corporation社長であり、Seaocean Carriers Pte,Ltd.取締役も務めます。2003年に非業務執行取締役としてスタンダードクラブ取締役会に加りました。また、クラブの監査・リスク委員会の委員長を務め、クラブの指名・ガバナンス委員会および報酬委員会、ならびにスタンダードUKのメンバーでもあります。
	Johann-Philipp Reith	ノース	Philippは、ドイツ・ハンブルクを拠点とするOrion Bulkersの業務執行取締役です。2017年にノースUK非業務執行取締役となり、2021年に副会長に指名されました。ノースのグループリスク委員会およびグループ指名・報酬委員会のメンバーでもあります。
	Ricardo Menendez	スタンダードクラブ	ウルグアイのプンタ・デル・エステに拠点を置くRicardoは、Interocean Transportation Inc (ばら積み貨物船)とNaviera del Sud (コンテナ船)の支配者兼共同最高経営責任者です。1990年に非業務執行取締役としてスタンダードクラブ取締役会に加りました。2004年から2014年まで取締役会長を務めました。クラブの指名・ガバナンス委員会のメンバーであり、スタンダードUKおよびスタンダードアジアのメンバーでもあります。

役職	名前	合併前所属	人物紹介要約
非業務執行取締役 (船主会員代表)	Pratap Shirke	ノース	PratapはASP Ship Managementを代表し、1997年からノースUKの取締役を務めています。2012年から2021年まで取締役会長を務めました。議長および取締役としての在籍期間、彼は多くの取締役会委員会のメンバーであり参加してきました。現在、ノースのグループ指名・報酬委員会の委員長であり、非業務執行取締役およびノースEUの取締役会長を務めています。
	Takis Vellis	スタンダードクラブ	Takisは2005年から海運業に従事しており、以前はSNPブローカーやプール/用船会社に勤務した後、家業であるPleiadesに入社し、乗組員、会計処理、保険、用船、SNP/新造船プロジェクト、資金調達、ヘッジ戦略の経験を積みました。2020年に非業務執行取締役としてスタンダードクラブ取締役に加わりました。
	Nicholas Fell	ノース	Nickは、2015年からノースUKの非業務執行取締役を務め、BWグループの顧問弁護士兼取締役副社長執行役員であり、シンガポールを拠点としています。
非業務執行取締役 (保険、リスク、監査専門家)	Nicholas Taylor	ノース	Nickはノースのグループリスク委員会の委員長であり、2017年に非業務執行取締役に任命されました。以前は、Marsh LtdのP&Iプラクティスのグローバルヘッドとして勤務しました。また、海上保険セクターのクライアントのためにコンサルティング業務を担当しています。
	Alistair Groom	スタンダードクラブ	Alistairは、スタンダードクラブ非業務執行取締役であり、Charles Taylor&Co Limited元最高経営責任者、およびクラブの前部長です。International Transport Intermediaries Club Ltd非業務執行取締役であり、海事部門で他の非業務執行役職を歴任しています。
	Michael Thompson	ノース	Mickは、KPMG LLPのニューカッスル事務所元役員古参組合員であり、2020年9月にノースUK取締役に加わりました。ノースのグループ監査・リスク委員会のメンバーであり、非業務執行取締役およびノースEUの監査・リスク委員会のメンバーです。取締役会のメンバーでありNewcastle Building Societyの監査委員会委員長など、他のいくつかの非業務執行取締役を歴任しています。
	未定－ 新任者		
非業務執行取締役	Paul Jennings	ノース	Paulはノース最高経営責任者であり、グループ活動のあらゆる側面を担当しています。30年以上海上保険業界に携わっており、ノースUKとノースEUの業務執行取締役を務めています。2018年11月に国際P&Iクラブ(IG)グループ会長に任命されました。
	Jeremy Grose	スタンダードクラブ	Jeremyは2014年からスタンダードP&Iクラブ最高経営責任者を務めています。1991年にP&Iクラブでキャリアを開始しています。クラブでの在籍中、アテネで働くクラブの展開期間を含む、損害賠償請求、引受業務そして事業開発における役割に関与してきました。Jeremyはスタンダードクラブ業務執行取締役です。

メンバーの権利

www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/member-rights/から確認することができる表には、合併が前進した場合の現在の権利に対する主な変更点が提示されています。特に明記されていない限り、これらの役職は相互保険メンバーと固定保険料メンバーに等しく適用されます。表の通り、現在の権利と合併後の権利はほぼ同等です。ただし、(i) 投票では相互保険メンバーごとに30票の上限があり、また(ii) 固定保険料メンバーは投票権を受けません。上記のように、関連する規則に基づく保険契約者の権利に関しては、これらは2023/24保険年度の間ほぼ変更されません。



規約改正と法人会員権

初日から有効となる統合クラブの保険取り決めの企業構造と提案された運営モデルの変更を有効にするために、スタンダードクラブとノース内のさまざまな企業の規約に変更が提案されています。

特に、このような変更を承認するために、2022年5月27日にスタンダードバミューダとスタンダードUKのメンバーの特別総会が開催されます。詳細については下記をご確認ください。

上記のように、スタンダードバミューダは、完了時にNorthStandard UKの子会社になり（NorthStandard UKが唯一の法人会員となります）、保証有限責任会社ではなく株式有限責任会社に転換することが提案されています。完全所有子会社株式有限責任会社にふさわしい、全く新しい条例を採用することが提案されています。

スタンダードUKの定款にも合併完了から効力を有する変更が提案されています。

- スタンダードバミューダをその唯一の法人会員として反映。
- 統合クラブ全体に適用されるクラス全体の保険料条項およびNorthStandard UK定款内の適用条項に足並みを統一。
- 取締役の一般的な権限を含めることで規則の変更に関連する条項を簡素化し、NorthStandard UK定款に足並みを統一。
- スタンダードUKのクラス委員会に関連する条項を削除するため、クラス委員会は子会社レベルではなく統合クラブの親会社（NorthStandard UK）レベルで構成され、親レベルでの継続を可能にするためNorthStandard UK定款に変更を提案。

クラスルール

上記のように、合併案に関連して2023/24に向けたスタンダードクラブの各クラスルール（シンガポール戦争相互保険ルールを除く）に変更が提案されています。このような修正は、初日のグリニッジ標準時の正午から発行する予定となっています。

今回のルール変更により、以下が提供されます。

1 NorthStandard UK およびNorthStandard Re の法人会員権

メンバーがNorthStandard UK
およびNorthStandard Reの
法人メンバーになるという
事実を反映するため、特に
NorthStandard UK定款の条
項に従うものとします。

2. 連帯および各種規則 施行

NorthStandard UKとそのアイ
ルランド保険子会社であるノ
ースEUは、現在連帯して行動
し規則を施行する権利を有
しています。この原則は、例
えば、追加保険料徴収に関し
て、クラブが統一クラブとし
て機能できるように、統合ク
ラブのすべての引受会社にま
で拡大されます。

3 保険料

統合クラブ全体でクラスを単
一クラスとして運営するとい
う意図と一致させるために、
保険料の基準を個々のクラ
ブの保険子会社ではなくクラ
スへと修正。したがって、これ
により、クラス全体の要件を
参考にして保険料と追加保
険料を決定できることが明
確になります。

4 メンバー理事会 およびクラス委員会

メンバー理事会およびグループ全体のクラス委員会の概念を導入するため、これら両者はNorthStandard UK定款に従って構成されます。メンバー委員会は、統合クラブのメンバーに統合クラブのガバナンスにおいて役割を果たすためのフォーラムを提供し、特に、規則に基づくメンバーの請求に関連して生じる裁量事項を決定する権限を有します。スタンダードバミューダ保険子会社のクラス会議は2022年5月27日に開催され、2023/24保険年度の各クラスルールの改正を採択します。詳細については下記をご確認ください。



8.時間尺度および一連の移行プロセス

下表は、合併を実施するための主要なマイルストーンとタイミングをまとめたものです。

2022年5月27日	<ul style="list-style-type: none">合併案に投票するためのノースEGMおよびスタンダードクラブ会員総会。スタンダードクラブ総会の詳細は本文書セクション9に記載されています。
2022年秋	<ul style="list-style-type: none">財務、規則および合併規則全ての承認が得られる予定時期。初日の運用モデルの設計と計画。
2023年2月20日/ 初日	<ul style="list-style-type: none">両クラブの正式な企業合併が完了し、合併クラブの保険初年度は新しい企業構造とブランドの導入から始まります。詳細なターゲット運用モデルの設計と計画を開始。



9.メンバーは今何を する必要はあるか？

メンバーは合併案に投票するよう招待されています。
投票方法は2種類用意されています。

1 総会での投票：

スタンダードバミュダのメンバー特別総会は、2022年5月27日金曜日午前11時30分（中央ヨーロッパ時間）にイタリアのローマ、00187 Via Ludovisi 49にあるHotel Edenで開催されます。会議は、合併案に投票する機会をメンバーに提供します。メンバーが合併案を承認した場合、会議は継続され、合併案に関連して改正条例の採択を承認するようメンバーに求められます。合併案と条例への変更は、なされる決議に賛成するために、総会でメンバーにより投じられた票の単純な過半数（直接または代理人によるかどうかにかかわらず）を必要とします。

また、スタンダードUKのメンバー総会は、2022年5月27日金曜日にイタリアのローマ、00187 Via Ludovisi 49にあるHotel Edenでの特別総会直後に開催されます。会議は、合併案に関連して修正された定款の採択に投票できる機会をメンバーに提供します。提案された定款への変更は、なされる決議に賛成するために、総会での投票の少なくとも75%（直接または代理人によるかどうかにかかわらず）を必要とします。

さらに、合併案に関連して、2023/24保険年度の各クラスルールの修正を承認するために、クラスメンバー会議が開催されます。提案された各ルールへの変更は、なされる決議に賛成するために、関連クラス会議での投票の単純な過半数（直接または代理人によるかどうかにかかわらず）を必要とします。

通常、会議での決議投票は、各メンバーが直接会議に出席する、または代理人がそれぞれ1票を投じて挙手の多数決で決められます。ただし、決議投票が必要な場合は、関連会社の定款に定められた加重投票権が適用されます。各企業の投票の呼び掛けプロセスもこのような定款に定められています。現在の定款のコピーは、membermeetings@standardclub.com宛てに電子メールでの申し込みで入手できます。

スタンダードバミューダ総会に関して、決議投票は、総会の前または総会において、その挙手の多数決で決める前またはその挙手の多数決で決める結果が公表される直後に、会議の議長、取締役、決議投票の権利を有する2人以上の者、または、決議投票の権利を有するすべてのメンバーの総議決権の少なくとも10分の1を代表者または複数の代表者のいずれかによって要求することができます。

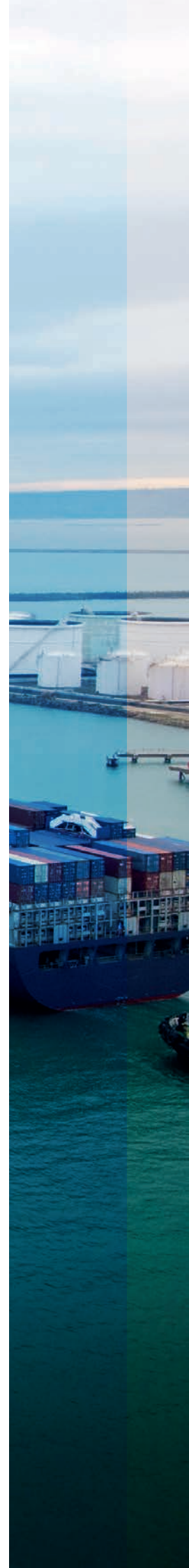
会議への直接参加をご希望の場合は、membermeetings@standardclub.comまで電子メールをお送りください。

下表に示すように、サーキュラーが関連メンバーに送信されます。各サーキュラーには、会議の詳細、決議、委任状書式および委任状書式に記入する備考が記載されています。サーキュラーはスタンダードクラブのウェブサイトでも入手可能です。各サーキュラーのURLは以下に記載されています。

2

代理投票

各会議の委任状書式は、直接会議に出席できないメンバーのためにサーキュラーwww.standard-club.com/about/standard-club-and-north/circulars/内で提供されています。代理人はメンバーである必要はありません。関連代理人書式の必要事項が正確に記入され署名されることが重要です。各サーキュラーにある注記に注目することが重要です。正当な手続きを踏むためには、必要事項がすべて記入され署名された委任状を、会議時間の48時間以上前必着でクラブ幹事宛てに送付する必要がありますが、委任状を会議時間の12時間以上前必着で送付する必要があるスタンダードアジアのクラス会議は例外となります。



サーキュラーの詳細

企業	会議	承認/採択する決議	サーキュラー内に含まれる	URL
The Standard Club Ltd	メンバー総会	<ul style="list-style-type: none"> 合併 改正条例 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラー 会議の通知 委任状 注意点 	www.standard-club.com/standardbermudacircularmembersvoteandconstitutionalchanges
The Standard Club UK Ltd	メンバー総会	<ul style="list-style-type: none"> 改正定款 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラー 会議の通知 委任状 注意点 	www.standard-club.com/knowledge-news/standard-uk-circular-constitutional-changes-4322/
The Standard Club UK Ltd	以下クラスのクラスメンバー会議： <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラス: ディフェンスクラス Coastal&Inland (沿岸部&内陸部) クラス 戦争保険クラス ストライキ・遅延クラス 	<ul style="list-style-type: none"> 以下のクラスの改正規則 船主責任クラス: <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラスルール オフショア船主責任クラスルール 固定保険料船主責任クラスルール ディフェンスクラス Coastal・Inland (沿岸部・内陸部) クラス 戦争保険クラス ストライキ・遅延クラス 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラー 各クラス会議の通知 ルールへの改正案を示す附属書 各クラス会議の委任状書式 注意点 	www.standard-club.com/knowledge-news/standard-uk-circular-class-rule-changes-4323/
The Standard Club Ireland DAC	以下クラスのクラスメンバー会議： <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラス: ディフェンスクラス Coastal・Inland (沿岸部・内陸部) クラス 戦争保険クラス ストライキ・遅延クラス 	以下クラスの改正ルール <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラス: <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラスルール オフショア船主責任クラスルール 固定保険料船主責任クラスルール ディフェンスクラス Coastal・Inland (沿岸部・内陸部) クラス 戦争保険クラス ストライキ・遅延クラス 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラー 各クラス会議の通知 規則改正案を示す附属書 各クラス会議の委任状書式 注意点 	www.standard-club.com/standardirelandcircularclassrulechanges
The Standard Club Asia Ltd	以下クラスのクラスメンバー会議： <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラス: ディフェンスクラス Coastal・Inland (沿岸部・内陸部) クラス ストライキ・遅延クラス 	以下のクラスの改正規則 <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラス: <ul style="list-style-type: none"> 船主責任クラスルール オフショア船主責任クラスルール 固定保険料船主責任クラスルール ディフェンスクラス Coastal・Inland (沿岸部・内陸部) クラス ストライキ・遅延クラス 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラー 各クラス会議の通知 ルールへの改正案を示す附属書 各クラス会議の委任状書式 注意点 	www.standard-club.com/standardasiacircularclassrulechanges

会議プロセスについて質問がある場合、または会議への直接参加をご希望の場合は、membermeetings@standardclub.comまで電子メールをお送りください。

合併予定日は2023年2月20日です。合併は、すべての合併条件が満たされる、または撤回された場合に実現します。ノースおよびスタンダードクラブのメンバーの承認に続き、主要な合併条件は規制当局の承認です。主要な合併条件は (i) ノースおよびスタンダードクラブの規制当局によって確認された金融規制当局の承認、(ii) 関連合併管理の承認が得られていること、および (iii) IG契約およびIGプーリング契約へのクラブの継続的な参加に関するIGとの合意です。

ノースクラブまたはスタンダードクラブのメンバーが合併に賛成票を投じない場合、合併は実現しません。スタンダードクラブの事業は引き続き通常の方法で運営され、合併案により期待されるメリットは実現に至りません。

スタンダードクラブは、上記の会議で提案された決議の結果をメンバーに通知します。この情報は、当社ウェブサイト (www.standard-club.com) にも表示されます。

今後の流れについて

- 詳細については、本パックを読み[www.standard-club.com / about /standard-club-and-north/](http://www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/)にアクセスしてください。クラブの連絡窓口も質問にお答えいたします。
- パックは、英語、日本語、韓国語、中国語標準語で閲覧可能です。別バージョンをご希望の場合は、[www.standard-club.com / about /standard-club-and-north/](http://www.standard-club.com/about/standard-club-and-north/)にアクセスしてダウンロードしてください。
- メンバーの皆様は是非とも投票するようお願いいたします。総会および/またはクラス会議のいずれかに直接会議に参加する、または代理人による投票を行うかを決定してください。

用語定義

組織体	氏名
NorthStandard	統合完了から統合クラブを説明するために使用される用語
スタンダードクラブ	統合完了前のスタンダードクラブグループ内のすべての企業を指すために使用される用語
ノース	統合完了前のノースグループ内のすべての企業を指すために使用される用語
ノースUKまたは NorthStandard UK	North of England Protecting and Indemnity Association Limited (統合完了時にNorth Standard Limitedに改名)
ノースUKまたは NorthStandard UK	North of England Mutual Insurance Association (Bermuda) Limited (統合完了時にNorth Standard Reinsurance Limitedに改名)
ノースEU	North of England P&I DAC
NEIS	North of England Insurance Services Inc.
ノース上海	North of England Marine Consultant (Shanghai) Ltd. Co.
NEPIA Trust	NEPIA Trust Company Limited
NGSL	North Group Services Limited
North Hydra	Hydra Insurance Company Limited (ノース分離セル)
VODG	Van Olst De Graaff & Co B.V.
HMU	Harlock Murray Underwriting Limited
HMU USA	Harlock Murray Underwriting Limited
スタンダードバミューダ	The Standard Club Ltd
スタンダードアジア	The Standard Club Asia Ltd
スタンダードアイルランド	The Standard Club Ireland DAC
スタンダードUK	The Standard Club UK Ltd
Standard Hydra	Hydra Insurance Company Limited (スタンダード分離セル)
Standard Re	Standard Reinsurance (バミューダ) Ltd
SCM (バミューダ)	Standard Club Management (バミューダ) Limited
SCM (アジア)	Standard Club Management (アジア) Pte. Limited
SCM (アメリカ)	Standard Club Management (アメリカ), Inc.
SCM (ヨーロッパ)	Standard Club Management (ヨーロッパ) Limited
SCM (UK)	Standard Club Management (UK) Limited





🐦 @StandardPandl

f @StandardClubPandl

in The Standard P&I Club

🗨️ スタダードクラブ

スタンダードクラブは、以下の団体から構成されています。スタンダードクラブ内の保険会社を特定するには、該当する保険年度の保険契約書を参照するか、お問い合わせください。スタンダードクラブは、お客様に最高のサービスを提供するために国際特派員と協力していますが、それがスタンダードクラブ内の別組織である場合もあります。

The Standard Club Ltdはバミューダに設立され(No. 1837)、バミューダ通貨当局によって認可および規制されています。管理者：Standard Club Management(バミューダ) Limited、バミューダの有限会社(No. 56069)。所在地：Swan Building, 2nd Floor, 26 Victoria Street, Hamilton HM 12。Standard Club Asia Ltdは、シンガポールに設立され(No. 199703224R)、シンガポール金融管理局によって認可および規制されています。管理者：Standard Club Management (アジア) PTE Limited、シンガポールの有限会社(No. 199703244C) 所在地：140 Cecil Street, #16-03/04 Pll. Building, Singapore 069540 Standard Club Asia Ltd (香港支店) は、香港で登録されており(No. F0024636)、香港保険局(F24636)によって認可および規制されています。管理者：Standard Club Management (アジア) PTE Limited (香港支店) は、香港で登録されています(No. F0024645) 所在地：Suite A, 29/F 633 Kings Road, Quarry Bay, Hong Kong Standard Club Ireland DACは、アイルランドに設立され(No. 631911)、アイルランド中央銀行(C182196)によって認可および規制されています。管理者：Standard Club Management (ヨーロッパ) Limitedは、アイルランドに設立され(No. 630355)、アイルランド中央銀行(C184973)によって認可および規制されています。所在地：Fitzwilliam Hall, Fitzwilliam Place, Dublin 2。StandardClub Ireland DAC (UK Branch) は英国で登録され(No. BR021960)、健全性規制機構によって承認されたと見なされ、金融行動監視機構による規制と、健全性規制機構(FRN 833593)による限定的な規制の対象となります。管理者：Standard Club Management (ヨーロッパ) Limited (英国視点) は、英国で登録されており(No. BR021929)、金融行動監視機構(FRN 848125)によって承認および規制されていると見なされます。所在地：The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG EEAベースの企業が完全な認可を求めながら英国で期間限定で事業を行うことを可能にする暫定措置(Temporary Permissions Regime)の詳細は、金融行動監視機構のウェブサイトで見ることができます。StandardClub UK Ltdは、英国で設立され(No.00017864)、金融行動監視機構および健全性規制機構(FRN 202805)によって認可および規制されています。所在地：The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG Shipowners' Mutual Strike Insurance Association Europe (The Strike Club) はルクセンブルクに設立され(No. B50025)、Commissariat aux Assurancesによって認可および規制されています。所在地：74, rue de Merl - BP 2217 L-1022 Luxembourg Strike Club (英国支店) は英国で登録され(No. BR019357)、健全性規制機構によって承認されたと見なされ、金融行動監視機構による規制と、健全性規制機構(FRN 203102)による限定的な規制の対象となります。管理者：Standard Club Management (ヨーロッパ) Limited (英国視点) は、英国で登録されており(No. BR021929)、金融行動監視機構(FRN 848125)によって承認および規制されていると見なされます。所在地：The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG EEAベースの企業が完全な認可を求めながら英国で期間限定で事業を行うことを可能にする暫定措置(Temporary Permissions Regime)の詳細は、金融行動監視機構のウェブサイトで見ることができます。以下の事業所は、Standard Clubの請求サービスを提供しています：Standard Club Management (アメリカ) Incは、米国(コネチカット)に設立(No. 4050326)。所在地：180 Maiden Lane, Suite 6A, New York NY10038。Standard Club Management (ヨーロッパ) Limited (ギリシャ支店)、法律 27/1975支店事業所、Status Building B、Areos 2A、166 71 Vouliagmeni, Athens, Greece;およびStandard Club Management (バミューダ) Limited (日本支店)、日本で登録(番号:0100-03-034516) 本店所在地：東京都千代田区神田錦町2丁目1番8号竹橋ビル6階