

3

# BRITANNIA LOSS PREVENTION INSIGHT

第3号 // 2021年12月

## 袋詰め米の輸送 海運事業者向け概説



© ZUMA | alamy.com

### パートナーの紹介



CWA食料・農産物部門

CWAの食料・農産物部門では、畑から消費者までサプライチェーン全体に対して、食料や飼料、その他の乾燥農産物など幅広い農産物に関する専門的助言を行っています。中でも力を入れているのは、こうした農産物のばら積み、在来、バッグ、ボトル、ドラム、冷蔵、冷凍、コンテナ輸送に関する助言です。

また、食料、飼料、その他農産物を国際輸送する場合の品質管理に対して、特に損傷の原因、数量、食の安全、ロスプリベンションの面で科学的、商業的な知見を取り入れています。さらに、科学面、実務面、商業面での経験を基に貨物の利用、救済、処理に関する助言を行うことで、損失軽減をサポートしています。

### はじめに

袋詰め米の輸送はリスクをはらんだ仕事で、問題が発生すれば莫大な金額のクレームを受けることにもなりかねません。問題が特に発生しやすいのは、東南アジアから西アフリカ向けの輸送です。今回、ブリタニヤのロスプリベンション部門はCWAの食料・農産物部門の協力のもと、米の輸送で発生した問題を割り出し、大きな損害につながる論争やクレームにメンバーが巻き込まれるリスクをゼロ、もしくは極力小さくするためのベストプラクティスをご紹介します。

袋詰め米を輸送する際の主な問題は、貨物のカビや固結です。これは多くの場合、不適切な換気や浸水、水分移動、ダンネージの不適切な使用による結露が原因といえます。ほかにも、荷役中に袋が破れる、緩む、船外に落下するなどして袋が損傷したり、抜き荷の被害にあったりして、貨物の数量が不足する問題もあります。また、害虫発生や燻蒸に関する問題もよく見られます。



米は収穫後、安全に保管・輸送できるように乾燥させる必要があります。十分に乾燥を行わないと、カビが発生するおそれがあるからです。



© Amarin Jitnathum | Dreamstime.com

### 米の産地

2020年の世界全体における米の輸出量は総額245億ドルとなり、5年間で18.4%増加しました。主な輸出国は、インド、ベトナム、タイ、パキスタン、米国です。東南アジア産については従来、ポリプロピレン製の袋で輸送されてきましたが、現在はコンテナやばら積み輸送も一部で行われるようになっていっています。米国产については袋詰めやばら積みで輸送されており、最近増えてきている南米産はばら積み輸送の形が取られています。

### 貨物の品質

米は収穫後、安全に保管・輸送できるように乾燥させる必要があります。十分に乾燥を行わないと、カビが発生するおそれがあるからです。また、保管状態が悪いと、虫やネズミなどが侵入したり、米自体に悪臭が染みついたりしてしまうおそれもあります。

輸送に際しての米の水分量は13~14%が理想的で、14.5%が上限とお考えください。水分量が不明な場合はサンプルを送って検査してもらい、14.5%以上の場合にはプロテストレターを発行してください。また、水分量に加えて、温度も重要な要素となります。





輸送に際しての  
米の水分量は  
13～14%が  
理想的です

水分量と温度の組み合わせは、米同士の平衡相対湿度(ERH)に影響してきます。ERHが65～70%未満であればカビの発生は抑えられますが、これを上回るとカビが発生するおそれがあります。輸送する際の温度は5～25℃が理想的で、温度や水分値が高くなると、カビが発生するリスクも高くなります。熱帯地域で船積みされた米は温度が25℃以上になっていることが多く、そのうえ水分量も多ければ、長い航海の間にカビが生えてしまうでしょう。また、温度が25℃以上になると新陳代謝が活発になり、米同士が固まってくっついてしまうおそれもあります。

カーゴダメージを防止し、クレームを回避するには、船積み中、輸送中、荷揚げ中に船員やサーベヤーが貨物管理を適切に行い、貨物の状態を注意深く監視することが重要です。米の水分量と温度を定期的に測ることもその一環です。ダメージ防止のために積地でサーベイを行うことは、貨物を業界のガイドラインに従って確実に船積みする上で非常に効果があり、船積み時点での貨物の品質を示す十分な証拠にもなります。また、貨物の手荒な取り扱いや抜き荷などによる数量不足やダメージに関するクレームを減らすには、検数や揚地でのサーベイも欠かせません。特に、抜き荷の可能性に対抗するには、船側の手すりにはできるだけ近い場所で検数を行う必要があります。

船員は、貨物の水濡れを少しでも防ぐため、雨が降ってきた場合に素早く荷役を止めてハッチカバーを閉められるよう、荷役の開始前と荷役中は常に空模様と天気予報を確認する必要があります。

## 輸送の各段階において行うべき対策

### 船積み前

#### ホールドクリーニング

食料貨物は、前荷の残渣、ペイント、錆片、臭いが混ざると品質が悪化しやすい貨物です。そのため、ホールドクリーニングをしっかりと行い、受け入れ体制を万全に整えておく必要があります。理想は穀物基準を満たしたホールドコンディションです。米国貨物協会では、「穀物対応 (grain clean)」の定義を「区画が完全に洗浄、乾燥され、臭いとガスが一切残っておらず、浮き錆も全て取り除かれた状態」と定めています。



写真1: 揚地でのダンネージ資材の様子。航海中に貨物が動いて、資材がフレームの間に入り込んでしまった。CWAより許可を受けて転載

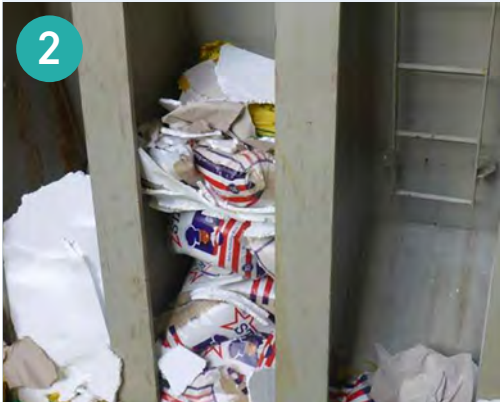


写真2: フレームの間に入り込んでしまったダンネージ資材と袋詰め貨物。袋がフレームの間に入るべく入らないようにダンネージを敷かなければならない。袋は、外板に触れて結露が発生し、カビが生えてしまっていた。CWAより許可を受けて転載

米国農務省は、ホールドが穀物の船積みに適した状態かを確認する検査も行っています。その積付検査の定義は米国貨物協会よりも少し細かく、「職員または認可を受けた委託者が行う業務で、個別の船舶やコンテナを目視で検査し、積付場所が清浄で乾燥しているか、害虫や齧歯動物、毒物、異臭が存在しないか、また、穀物や米、エンドウ豆、レンズ豆、その他加工物のばら、もしくは袋詰めでの保管や輸送に適した状態であるかを確認するためのものである<sup>1</sup>」となっています。

通常、ホールドは清浄で乾燥しており、前荷の残渣や浮き錆が一切ない状態でなければなりません。また、袋詰め米を積む場合には、ホールドにダンネージを、米を詰める袋はポリプロピレン製のものを使用し、ホールド内のわずかな汚れからも貨物を守る必要があります。

### ハッチカバー

船主は、ハッチカバーを風雨密性があり運航に支障のない状態に保つ責任があります。ハッチコーミングやハッチカバーのパッキン、換気装置、油圧装置、ドレン管などの状態をチェックし、風雨密性に問題がないかご確認ください。超音波装置を使用した検査が理想的です。

### ダンネージ

袋詰め貨物を輸送する場合は、ダンネージの種類と使用方法をあらかじめ決めておくべきです。結露や浸水による濡れ損を防ぐには、ダンネージを適切に敷設、使用することが重要で、船体の構造部材をできる限りダンネージで覆う必要があります。

一般的に用いられるダンネージの敷設方法はAllied Maritimeシステムと呼ばれます。船側外板とタンクトップにプラスチックシートとクラフト紙を1層、積み付けた貨物の上にクラフト紙を2層敷き、ホールド側面を発砲スチロール製のシートで覆う方法です。サイドフレームがあるホールドの場合は、袋がフレームの間に入り込み、海水と接している構造部材に触れないよう、ダンネージを敷く必要があります。資材の敷き方が悪いと、揚地での貨物の損傷、数量不足のクレームを受けるおそれがあります(写真1,2参照)。Allied Maritimeシステムはよく用いられる方法ではありますが、どうしても解消できない欠点もあります。それはタンクトップと下部ホッパー上に積まれた貨物は、袋と構造部材の間にクラフト紙とプラスチックシートがあるだけで、実質的には隙間がないという点です。外板で結露が発生し、それがタンクトップに流れ落ちてきた場合、もしプラスチックシートの敷き方が悪ければ、貨物が水分に直接触れてしまう可能性があります。そのため、このシステムは推奨できません。

<sup>1</sup>米国農務省、穀物検査・食肉流通管理局、連邦穀物検査局(2009)指令9180.48



写真3: 積地で袋から袋へ水が垂れていったことで濡れてしまった貨物。  
CWAより許可を受けて転載

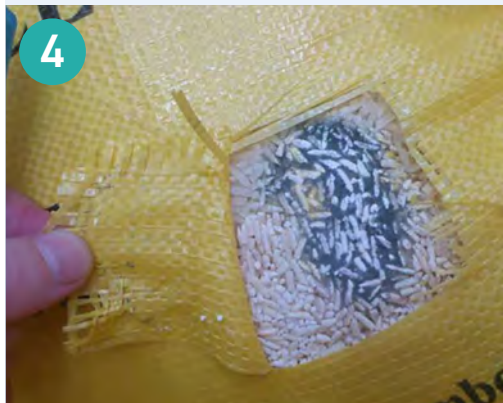


写真4: 袋の下側に生えてしまったカビ。  
CWAより許可を受けて転載

Allied Maritimeシステムよりも伝統的なのが、タンクトップと下部ホッパー上に竹の棒を格子状に組んで、排水がビルジに流れていくようにする方法です。竹の代わりに木材を使うこともあります。この場合は、その上に籐製のマットやクラフト紙を敷くのが一般的です。この方法であれば貨物と構造部材の間に隙間ができるので、濡れ損のおそれを防ぐことができますが、費用が掛かる上に作業にも時間を要するため、ほとんど採用されていません。

船員は、船積み前と船積み後に、敷設されたダンナーの写真を撮っておいてください。また揚地でも、ダンナーの効果があったことを証明するため、写真を撮っておくとよいでしょう。

## 船積み

積付プランには具体的な積付指示を盛り込んでください。特に袋詰め貨物の場合は、貨物の離し方や換気方法、ダンナーの方法について要件を定めておく必要があります。

航海中、外気温と海水温に差があると結露が発生するおそれがあるため、袋詰め貨物の場合は、要求があれば、船積み中の貨物の間に通気道を適切に設ける必要があります。通気道の位置と数については、輸送指示を受ける際に指定されます。

船員は荷役中、貨物の温度を常に確認するようにしてください。貨物の平均温度は、航海中に換気をすべきタイミングを判断するための重要な材料となるからです。また、積まれている貨物に、損傷やカビ、虫の混入、水濡れ、変色などの兆候がないかも確認してください。貨物や袋の状態が良好でない場合は、船積みを拒否しましょう。そして、プロテストレターを発行し、クレームを受けた場合に反論できるよう、必ず写真を撮って必要な証拠は全て残しておくようにしてください。

また、空模様をよく確認し、雨や悪天候が予想される場合にはハッチカバーをすぐに閉めてください。こうした判断を荷送人や代理店、サーベヤーに頼ってはいけません。特に、荷役が既に始まっているホールドが雨で濡れてしまうと厄介なことになります。上の袋から下の袋へ水が垂れていき、どのくらいの数の袋が濡れたか把握できなくなってしまうからです。(積地での雨濡れの様子を撮影した写真3、4参照)。





多くの場合、  
燻蒸は仕向地  
である輸入国の  
植物衛生要件と  
なっています

熱帯気候下では袋が濡れてしまうとすぐにカビが生え、隣の袋でも問題が発生するおそれがあるため、船員とステベドアは雨に濡れた袋があった場合はすぐに拭き取って乾かしてください。袋の材質上カビによる損傷はなかなか判断が付きません。量によっては、雨が入り込んだホールドに積まれていた袋を全て揚げざるを得ない場合もあります。もし雨に濡れていたとすれば、航海中にカビが生えてしまい、揚地で問題になるおそれがあるからです。

### 虫の発生と燻蒸

袋詰め米やばら積みの穀物・油糧種子を輸送する場合は、積み荷役完了後に燻蒸を行うのが一般的です。多くの場合、燻蒸は仕向地である輸入国の植物衛生要件となっています。また、袋詰め米の場合は、船積み前に倉庫で保管している間やバースに積んでおいた間に虫が発生することも多いため、燻蒸は必須です。燻蒸をきちんと行うには、ハッチカバー、通気口、ホールドへの出入口を全てしっかり密封しなければなりません。航海の開始前、航海中、航海終了後にホールド内で殺虫剤を使用する場合は、IMO Circular MSC.1/Circ.1264「カーゴホールドの燻蒸のための船舶における殺虫剤の安全使用に関する勧告」、MSC.1/Circ.1358「船舶における殺虫剤の安全使用に関する勧告」、MSC.1/Circ.1396「カーゴホールドの燻蒸のための船舶における殺虫剤の安全使用に関する勧告(MSC.1/Circ.1264)改正」に適宜従う必要があります。

燻蒸の方法については、指定された燻蒸業者から船長に指示書が渡されるはずですが、指示書は、燻蒸剤の種類やそれが人体に与える危険、事前の注意事項について、船長やその代理人がすぐに理解できる言語で詳しく記したものでなければなりません。

最も広く使われている燻蒸剤はホスフィン(リン化水素[PH<sub>3</sub>])で、固形リン化アルミニウムの形で用いられています。ホスフィンの注意点は、無色で有毒性と可燃性が強く、単体では無臭な点です。通常使われるリン化アルミニウムのタブレットは他の物質が混ざっており、気体はニンニクや炭化物、腐った魚の臭いがすることがあります。燻蒸完了までにはかなりの時間がかかります。航海中のホスフィンによる燻蒸時間は通常7~10日間です。早く燻蒸しなければならない場合は、臭化メチルを使うと通常は48時間以内で完了できます。ただ、臭化メチルはオゾン層を破壊するため、現在は、通常の燻蒸ではなく検疫要件の厳しい用途に用いられる傾向にあり、徐々に使用されなくなってきました。臭化メチルで燻蒸する場合は、港内停泊中にのみ実施し、船員は下船するというIMOのガイダンスに従ってください。



リン化アルミニウム  
などで燻蒸を行う  
際にはさまざまな  
方法があります

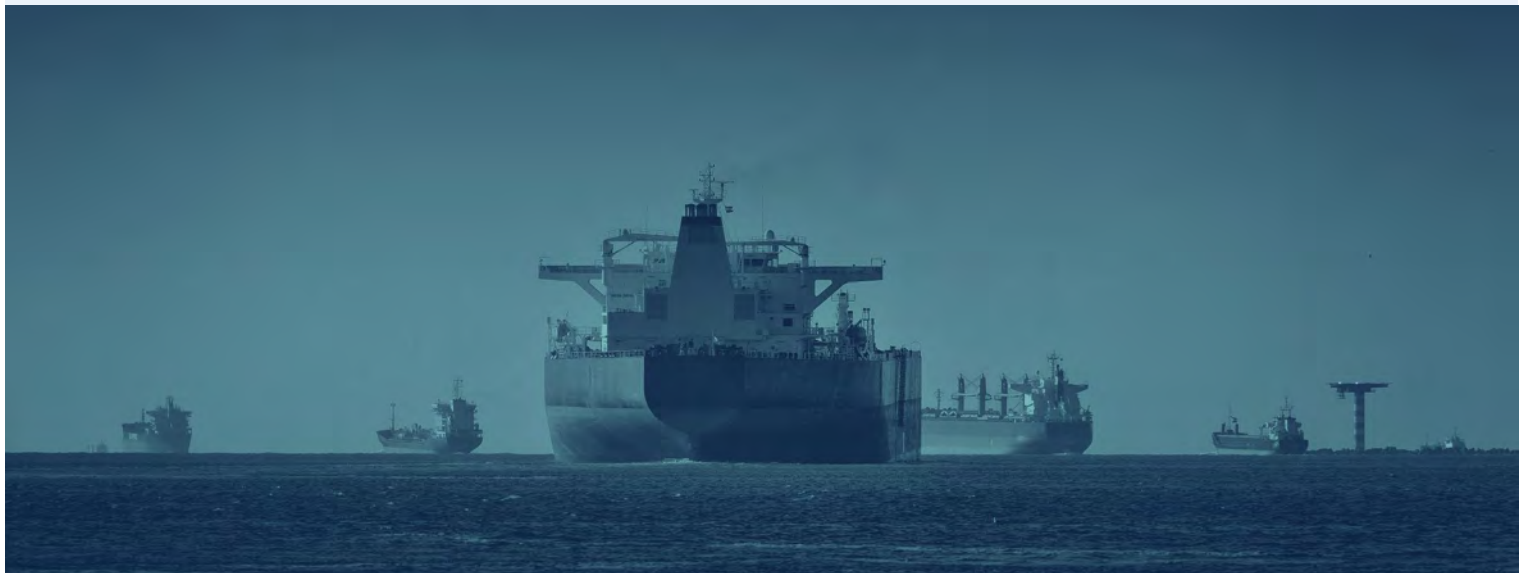
リン化アルミニウムなどで燻蒸を行う際には、以下のようなさまざまな方法があります。

- ・表面へ配置する - 貨物の表面に燻蒸剤を配置する
- ・溝を掘る - 積荷の間に溝を掘り、その底に燻蒸剤を配置する
- ・プローブを使用する - プローブ(細管)を貨物の中に挿入し、そこから燻蒸剤を投入する
- ・ホールド側面とタンクトップにチューブを這わせる - チューブと防爆ファンを併用し、貨物全体に燻蒸剤が行き渡るようにする

穀物がばらで高く積まれている場合、それに合った燻蒸方法を用いないと十分に燻蒸できないケースが多々あります。指定の燻蒸時間内に積荷の奥深くまで燻蒸材をしっかり浸透させるのは難しいからです。非常に高さのあるホールドに穀物をばらで積み上げる場合は、害虫を確実に死に至らしめられる濃度でホスフィンをホールド内に長い時間浸透させるため、貨物表面より下に燻蒸剤を配置する方法、またはファンを使用して空気を循環させる方法を用いた方がよいでしょう。

袋詰め米の場合は、燻蒸剤を小さな袋や布地の袋に詰めて貨物表面に配置するケースが多いです。その際は、燻蒸剤が動いて貨物の間や通気道となっている場所に落ちないように、注意して配置するようにしてください。リン化アルミニウムのタブレットは水分と反応するとホスフィンが発生して発熱するため、タブレットが一か所にかたまってしまうと火災や爆発につながるおそれがあるからです。

燻蒸終了後は、所定のガイドラインに従って燻蒸区画の換気を行ってください。ガスフリー証明書を発行してもらうまでは、決して誰もホールドに入ってはいけません。





換気を行うべきかを判断する際は、露点ルールまたは3°Cルールのいずれかに従いましょう

## 航海中

ほとんどの農産物はもともと水分を含んでおり、水分をどの程度吸収、保持、放出するのかは周囲の空気によって左右されます。

換気の実行は、外気より暖かく湿ったホールド内の空気の一部を乾いた外気と入れ替えることです。こうすることで、結露の可能性を減らすことができます。可能な限り、所定の輸送指示に従って換気を行ってください。ただし、もちろん天候や海況が許す場合に限りです。

一般的に、寒い地域から暖かい地域に輸送される貨物に換気は不要です。逆に、暖かい地域から寒い地域に輸送される貨物については換気を行います。このルールは覚えておくと便利です。ただし船員も、貨物の詳細や航海中の気象条件、錨地や港での停泊期間があった場合にはその詳細なども含めて、換気の記録を付けておく必要があります。米をばら積み輸送する場合は、貨物表面の換気が必要です。一方、袋詰めや一般貨物として輸送する場合は、貨物表面の換気に加えて、貨物の間に通気道を入れて換気することも必要になります。

## 結露

「船体の汗濡れ」は、ホールド内部の空気の露点が船体の構造部材（ホールド側面、ホッパータンク、タンクトップなど）の温度より高い場合に、構造部材に生じる現象です。「貨物の汗濡れ」は、ホールド内の空気の露点が貨物の温度より高い場合に生じる現象で、寒い地域から暖かい地域に貨物を輸送する場合などに発生します。

換気を行うべきかを判断する際は、露点ルールまたは3°Cルールのいずれかに従いましょう。この2つのルールの定義は以下のとおりです。

### 露点ルール

ホールド内の空気の露点が外気の露点より高い場合、換気を行う。


空気の露点が外気の露点より低い場合、換気を行わない。

### 3°Cルール

外気の乾球温度が船積み時の貨物平均温度より3°C以上低い場合、換気を行う。

外気の乾球温度が船積み時の貨物の平均温度より低いとその差が3°C未満の場合、もしくは貨物の平均温度より高い場合、換気を行わない。





通常は、3°Cルールに従うことを推奨しています。こちらのルールの方が船積み時の貨物の平均温度と外気温を比較するだけで済むため、船員にとっても分かりやすいからです。露点ルールですと露点計測のためにホールドに入る必要がありますが、それも必要ありません。

悪天候で換気ができない場合はその旨を記録し、特に海水や水しぶきが甲板にかかってきているような場合は、その天候状況を写真に収め、海難報告書を作成してください。換気を行える状況であれば、3°Cルールに従って夜間も含め24時間体制で換気を行ってください。夜間に換気を行わない場合は、その理由を明記しておく必要があります。揚地で貨物の濡れ損が見つかったケースでは、換気状況の監視や実際の換気を日中しか行っていなかったり、時には、採用した換気ルールにきちんと従っていなかったりしたことが換気記録から判明することがよくあります。このような場合、クレームに反論することは難しくなってしまいます。

航海中は、換気記録をしっかり付けるだけでなく、ビルジ測定記録も付けておかなければなりません。ビルジは船積み前に確認し、水が問題なく流れていくよう、残渣があれば取り除き、きれいな状態にしておいてください。



5

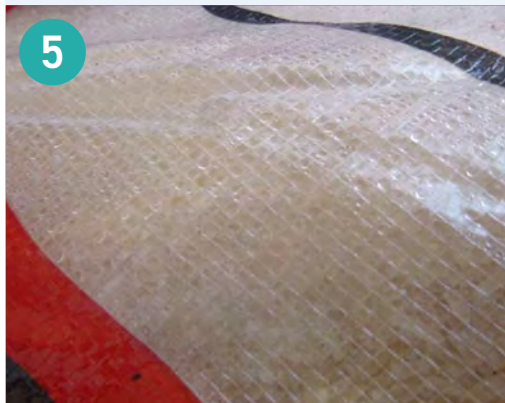


写真5: 揚げ荷役中に直射日光を浴びた結果、袋の中で発生した結露。  
CWAより許可を受けて転載

## 荷揚げ

揚地に到着しても、特に西アフリカの場合は、荷役開始まで待たされるのが一般的です。荷役開始が遅れる場合は、引き続き温度を測り、必要に応じて換気を行い、その内容を逐一、航海日誌と換気日誌に記録することが重要です。天候が許せば、換気時間を短縮するためハッチカバーを開けても構いません。ただし、本船の復原力に影響がないか常に注意すること、ハッチカバーを開けても安全上問題ないことが条件です。

荷役開始まで長期間待たされた場合は再燻蒸が必要になることもあり、その場合には評判の良い優れた燻蒸業者の起用を検討する必要があります。燻蒸にはケミカルガスを使用します。ただ西アフリカでは、燻蒸業者から「燻蒸証明書」を発行してもらったものの、実際には液体殺虫剤が用いられ、その結果、貨物のコンタミや変色、カビ繁殖などの問題が発生したケースもあります。

また、荷役中はステベドアの行動を常に注意深く監視し、以下のような行動をとっている者がいた場合には、その様子を写真に収め、記録に残しておくことをお勧めします。

- ・袋を傷つけそうなフックを使用している
- ・貨物を雑に扱っている
- ・スリングに掛ける貨物の量が多すぎる
- ・抜き荷を行っている様子が見られる

上記の行動が見られた場合、船長はプロテストレターを発行してください。また船員は、ステベドアの行動を監視する以外にも、検数会社の作業に立ち会って毎日の検数数量を確認し、ドラフトサーベイから算出した揚げ数量と比較するようにしてください。

さらに、貨物の全体的な状態を常に確認し、揚地到着時とハッチカバー開放時には貨物表面の状態を写真に撮って記録することも必要です。

荷揚げ中、袋に直射日光が当たると中で結露が進み、荷揚げ後に陸上でカビが繁殖するおそれがあります。ただし、これは避けようがなく、船舶による輸送とは無関係の問題です。

雨期で大雨がよく突然降ってくるような場合などは、空模様に注意しておくことも大事です。袋が雨に濡れた場合は、船員やステベドアがすぐに拭き取って乾かさなければなりません。

6



写真6: 構造部材と接して積まれていたためにカビが生えてしまった貨物。  
CWAより許可を受けて転載

7



写真7: 構造部材と接して積まれていたためにカビが生え、接していた部分だけが変色してしまった貨物。  
CWAより許可を受けて転載

8



写真8: 荷揚げ中、タンクトップに敷かれていたクラフト紙に染みついた袋や水濡れの跡。  
CWAより認可を受けて転載

9



写真9: 損傷度合いを調べるため、無作為に選んで開封した袋。  
CWAより認可を受けて転載

## 損傷の軽減 水濡れとカビ

水に濡れてカビが生えてしまった袋が揚地で見つかった場合、クレームをうまく防止・軽減するために見ておくべき大事なポイントが数多くあります。損傷の原因をしっかりと見極めて軽減対策をアドバイスするため、揚げ荷役の時点で情報を十分に集めておくようにしましょう。

- ホールド内での損傷パターンを記録しましょう。積荷のどの部分で水濡れとカビが発生しているのかが分かれば、損傷の原因を判断しやすくなります。

- 水に濡れてカビの生えた袋は揚げ荷役の段階で別に分けておき、陸側で保管する際も、良好な状態の袋と別に保管する必要があります。また、損傷している袋の数は荷揚げ前に確認し、岸壁に揚げた段階でもすぐに確認することが大切です。

- ホールド側面とタンクトップのダンネージ資材の状態と位置を確認しましょう。残っているダンネージに構造部材の汚れがどれだけ付いているのを見れば、どの程度の水濡れが起きたのか判断しやすくなります。

- 陸側の保管場所まで貨物を運んでいるトラックの状態を確認しましょう。陸側で袋が濡れて、倉庫で保管している間にカビが生えてしまった場合も、後日、本船側の責任にされてしまうおそれがあるからです。

- 陸側での貨物の保管状況を確認しましょう。倉庫での保管中に水に濡れてカビが生えてしまった場合も、後日、本船側の責任にされてしまうおそれがあるからです。

- 損傷した貨物の量を把握するには、別に分けておいた袋のうち、いくつかをサンプルとして調べるとよいでしょう。調べる際は、袋を並べて切り開いてください。

- 水に濡れてカビの生えた袋は、切り開いて、カビの生えている部分を取り除き、良好な状態の米を詰め直して、使用可能な状態に戻すとよいでしょう。この作業は一部の港で認められています。作業は早急に行ってください。荷役と同時並行で行うのが望ましいです。

## 数量不足

数量不足のクレームを受けないようにするには、メンバー自身で検数会社を手配して揚げ数量を数える必要があります。船員は毎日の検数量を確認し、メンバーが手配した会社と受荷主などが手配した会社がそれぞれ、どこでどのような形で検数を行っているのかをチェックしてください。例えば、1スリング当たりの数量の前提が違っていたり、検数場所が一方はホールドの中、もう一方は岸壁側といったような違いがあったりすれば、数に差が出てくる可能性があるからです。毎日の検数量を確認するとともに、総揚げ数量を確認するため、ドラフトサーベイの数字とも突き合わせるようにしてください。

## おわりに

今回は、袋詰め米を安全に輸送・管理するための主な方法をご紹介します。この方法を用いれば、船主の皆さまも大半のクレームを軽減・防止できるはずです。ロスプリベンションチームは、常にメンバーをサポートし、皆さまからのご質問にお答えしています。船積みから荷揚げ完了まで、船長・船員は気を引き締めて警戒に当たらなければなりません。船積み前、航海中、荷揚げ中に問題が発生した場合は、ブリタニヤおよび現地コレスポンデントにご連絡ください。現地コレスポンデントでは、損傷の有無の調査や荷揚げの監督をサポートするサーベヤーの手配も可能です。

ロスプリベンションチームは、常にメンバーをサポートし、皆さまからのご質問にお答えしています

**免責事項:** 本レポートは、THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE (クラブ) が発行したものです。執筆時点での情報の正確性には万全を期していますが、これらの情報の完全性または正確性についてはいかなる責任も負いません。本レポートの内容は法的助言ではないため、個別の問題に関して具体的な助言が必要な場合は、必ずクラブにご連絡ください。

**TR(E)**

MANAGERS:  
TINDALL RILEY EUROPE SÀRL  
Registered Office:  
42 - 44 avenue de la Gare, L-1610 Luxembourg.

AGENTS FOR THE MANAGERS:  
TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED  
Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN.  
T: +44 (0) 20 7407 3588 | F: +44 (0) 20 7403 3942

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE UK BRANCH

健全性監督機構の認可を受けたものとみなされ、金融行為規制機構の規制および健全性監督機構の限定規制下にあります。

Britannia Steam Ship Insurance Association Europeはルクセンブルク法人で、相互組合(No.B2 30379)として登録されています。ルクセンブルク財務大臣の認可を受けており、同国保険監督委員会の規制下にあります。

(翻訳)ブリタニヤP&Iクラブ日本支店  
こちらは英文の日本語訳です。日本語訳と英文の間に齟齬がある場合は英文の内容を優先くださるようお願い申し上げます。

[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)