

# BRITANNIA LOSS PREVENTION INSIGHT

第4号 // 2022年3月号

## 安全な航海計画 海運事業者向け概説



© donvictorio | shutterstock.com

### ブリタニヤ

#### ロスプリベンションチーム

P&Iクラブのロスプリベンション部門での長年の勤務経験など、海上・陸上でのさまざまな経験を豊富に積んだチームです。ロンドンとシンガポールに拠点を置き、アンダーライティングやクレームチームをはじめ、特にメンバーとの密な連携を図っています。

チームでは、最新の情報を常に取り入れた信頼性のある有益なアドバイスをメンバーに提供し、安全で効率的な運航をサポートすることを目指しています。その一環として行っているのが、実際の運航に役立つ刊行物の作成です。受賞歴のあるBSafe事例集や、船員の安全・健康・保安をテーマにした啓発資料のほか、新たなシリーズとしてLoss Prevention Insightなどを発表しています。また、ロスプリベンションの各種問題を取り上げたウェビナーを定期的で開催しているほか、常時複数の調査プロジェクトを同時進行で進めています。いずれのプロジェクトも、既存のリスクや今後起こりうるリスクを洗い出し、クレームの数や頻度を減らすことを目的としたものです。チームは元船員の集まりです。適切な情報や研修を提供することが、安全で効率的かつクレームが発生しないような運航を実現するために重要不可欠なものであることを身をもって理解しています。

### はじめに

安全な航海を実現するには詳細な航海計画を立てることが不可欠です。航海計画の不備や計画を無視した航行が座礁事故の一因と判断されたケースは珍しくありません。

先日、CMA CGM LIBRA号事件 (<http://ow.ly/LjIb30sc5me>) に関する判決が下され、航海計画の不備によって船舶は不堪航となりうるとの見解が述べられました。これは今後事故が起きた場合の船舶の責任を大きく変える可能性のある判決であり、万全な航海計画を適切に実行することがいかに重要であるかを浮き彫りにしました。

詳細な航海計画の準備は重要な作業であり、関連する情報をもれなく評価して適宜盛り込めるよう、体系的に行うことが求められます。ここでは、安全な航海計画を準備する際に考慮すべきいくつかの重要な要素や情報について概説します。

まず、1974年の海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS) では、航海計画の準備時に守るべき基本的要件として、以下の3つを定めています。

- **SOLAS条約第19規則第2.1.4項:** すべての船舶は、その大きさを問わず、予定された航海の航路を計画して表示し、また航海中の船位を記入して監視するための適切な水路図誌を備えなければならない。電子海図情報表示装置 (ECDIS)<sup>1</sup> も、当該要件に適合するものとして受け入れられる。

<sup>1</sup> ECDISの詳細については、IMO MSC.1/Circ.1503/Rev.1 ECDIS – Guidance for good practiceをご参照ください。

# 船主は安全管理システム(SMS)の一環として、 万全な航海計画の作成手順に従う必要があります。

© levgenii Bakhvalov | shutterstock.com

- **SOLAS条約第27規則:** 予定された航海に必要なすべての水路図誌は、適切かつ最新のものでなければなりません。
- **SOLAS条約第34規則:** 船長は、予定された航海の開始前に、その航海において懸念される海域について適切な水路図誌を用いて必ず航海計画を立て、国際海事機関(IMO)によるガイドラインおよび推奨事項を考慮しなければならない。

上記の規則を順守徹底するために、船主は、安全管理システム(SMS)の一環として、万全な航海計画の作成手順に従う必要があります。この手順には、IMOの決議A.893(21) – Guidelines for voyage planning (<http://ow.ly/oH3530sc5IT>)で定められている、事前評価、作成、実行、監視という4つの段階を含めなければなりません。また、国際安全管理(ISM)コードの第1.2.3.1項で定められている、業界認定の適切な手順も考慮する必要があります。





バースからバース  
までの航海計画の  
準備責任者には、  
必要な資格を満た  
した航海士を任命  
する必要があります

### 航海計画の事前評価・作成

航海計画の準備に際しては必ずIMOのガイドラインを考慮しなければなりません。また、バースからバースまでの航海計画の準備責任者には、必要な資格を満たした航海士を任命する必要があります。

航海計画の最終版を作成したら、船長の承認をもらい、出港前に航海士全員が確認して内容をきちんと把握しておくようにしてください。作成は紙海図かECDIS(搭載している場合)で行います。ECDISを2台備えている場合は、両方に航海計画をアップロードしてください。紙海図をECDISのバックアップとして使用する場合は、紙海図にも航海計画を記入し、船位を頻繁に記録するようにしましょう。こうしておけば、ECDISが故障した場合でも、すぐに紙海図に切り替えて安全に航海を続けることができます。

安全航海に関するあらゆる情報は、使いやすい形で航海計画にまとめておきましょう。航海中に順守すべき海洋環境保護対策があれば、それも含めておく必要があります。航海士が航海計画を体系的に立てられるようにし、重要な情報を見落とすリスクを減らすために、SMSの一環として「航海計画チェックリスト」を用意しておくことをお勧めします。また、この先の航海について、安全に航海するうえでの懸念事項や、特に注意を要するような具体的なポイントなどがある場合、航海士は船長と話し合っておく必要があります。以下の刊行物と情報の最新版を船内に備えておき、適宜参照することを推奨します。ただし、ここに挙げたものはあくまで一部です。

・船舶満載喫水用帯域図(Load Line Chart) - 当該航海の通航帯域と、本船が積載可能な最大喫水を確認するための図です。

・航路誌(Routing Charts) - 主要港間の航路と距離、海流、氷限、満載喫水線、風配図のほか、各月の気象・海象予想などが掲載されています。

・ルーティングガイド(Mariners' Routing Guides) - マラッカ・シンガポール海峡、ドーバー海峡など、特に船舶が輻輳する海域を安全に通航するための詳細な情報が掲載されています。

・ポートアプローチガイド(Port Approach Guides) - 特に船舶が輻輳する港に関する各種情報が記載されています。航路標識、港別の警戒情報、水先人情報など、詳しい情報が1枚の図にまとまっているため、入出港の計画をスムーズに立てることができます。

・航海用海図/航海用電子海図(Navigational Charts / Electronic Navigational Charts (ENCs)) - 計画航路のプロット、表示に使用します。また、表示された危険情報を航海計画の一部としてハイライト表示するべきかの判断に用います。



© Kardasov Films | shutterstock.com

• **ADMIRALTY電子版目録 (ADMIRALTY DIGITAL CATALOGUE)** – 航海用電子海図 (ENC)、一時関係および予告水路通報 (T/P) など、すべてのAdmiralty水路図誌に関する情報が掲載されています。

• **ADMIRALTY水路図誌目録 (CATALOGUE OF ADMIRALTY CHARTS AND PUBLICATIONS (NP131))** – 発行されているすべてのAdmiralty水路図誌について詳述したものです。

• **大洋航路誌 (OCEAN PASSAGES FOR THE WORLD (NP136))** – 主要航路の天候、潮流、危険氷界、主要港間の距離の詳細のほか、各大洋の気候が詳しく記載されており、遠洋航海の計画に役立ちます。また、航路ごとにデータがまとめられているほか、航路データが表形式になっているので、必要な情報をすぐに集めることができます。

• **ADMIRALTY距離表 (ADMIRALTY DISTANCE TABLES (NP350 1-3))** – 補足のテキストや図表とともに港間の距離を地域別にまとめたもので、港間の最短距離を確認することができます。

• **航路指定 (SHIPS' ROUTING)** – IMOにおいて採択された分離通航方式、対面航路、深水深航路、推薦航路、警戒水域、避航水域に関する情報が掲載されています。

• **水路誌 (SAILING DIRECTIONS (PILOT BOOKS))** – 入港や沿岸航行に役立つ基本的な情報が掲載されています。すべての船種が使用でき、世界の大半の水域がカバーされています。

• **ハンドブック (THE MARINER'S HANDBOOK (NP100))** – ブリッジでの手順、海図の使用、航海の制限事項など、航海計画の作成に役立つ重要な情報が掲載されています。

• **灯台表 (LIST OF LIGHTS)** – ブイや航海上重要となる灯火など、灯台や霧中信号に関する情報が掲載されています。

• **無線信号表 (LIST OF RADIO SIGNALS)** – 海上無線通信に関するあらゆる情報が掲載されており、無線通信の管理や航海中の報告要件順守に役立ちます。

• **潮汐表 (TIDE TABLES)** – 潮高、高・低潮時刻、潮流が掲載されており、予定入出港時刻に安全に航行可能か確認することができます。

• **潮流図 (TIDAL STREAM ATLAS)** – 潮流の流向、流速が掲載されています。

• **入港ガイド (GUIDE TO PORT ENTRY)** – 世界約1万5,000港の詳細な港湾情報をまとめたガイドです。入港前情報、港湾局から要求される書類の内訳、入港可能な最大船型、荷役能力など、安全な寄港を計画するために欠かせない情報が掲載されています。





航海計画の最終版を作成したら、船長の承認をもらい、出港前に航海士全員が確認しておく必要があります

- **航行警報 (NAVIGATIONAL WARNINGS)** – 安全航海の妨げとなりうるような活動・状況を早期に知らせる情報です。大半の警報は短時間で解除されることが多いですが、なかには数週間にわたって発令され、水路通報 (Notice to Mariners) に引き継がれるものもあります。受信方法は複数ありますが、最も一般的なのはナブテックスやインマルサット (EGC: 高機能グループ呼出受信機) です。
- **気象情報/予報 (WEATHER REPORTS/FORECASTS)** – 最新の気象情報・予報を入手してください。天気図は今もファックスで入手可能ですが、現在は大半の船舶がウェザールーティングサービスから電子ファイルで受け取ることができ、安全航行できる推奨航路に関するアドバイスを併せて受け取ることも可能です。
- **海氷情報 (ICE REPORTS)** – 結氷海域、氷の種類や厚さなどの情報をまとめたもので、多くの海域に関する情報が毎日オンラインで発表されています。
- **一時関係および予告水路通報 (TEMPORARY AND/OR PERMANENT (T/P) NTMS)** – 航海に関連する通報のうち、引き続き発令中のものを確認するには、最新の水路通報を参照してください。
- **ADMIRALTY水路通報年間要綱 (ADMIRALTY ANNUAL SUMMARY OF NOTICES TO MARINERS (NP247(2)))** – Admiralty水路誌の最新版と発令中の最新情報、Admiralty特殊書誌の最新版と発令中の最新情報を一覧にしたものです。
- **現地水路通報 (LOCAL NOTICES TO MARINERS)** – 航行警報やT/P水路通報としてまだ発令されていないような航行上の危険に関する現地通報については、現地代理店や担当者に随時連絡してアドバイスをもらってください。
- **現地港湾情報 (LOCAL PORT INFORMATION)** – 仕向港のその他の関連情報については、現地代理店や担当者に随時連絡してアドバイスをもらってください。
- **ADMIRALTY海図記号・略語 (SYMBOLS AND ABBREVIATIONS USED ON ADMIRALTY CHARTS (NP5011))** – 国際的に使用されている海図記号・略語を解説したものです。また、水路誌、地誌、航路標識、航海に関する情報も掲載されています。
- **ECDISで使用されるENC記号ガイド (GUIDE TO ENC SYMBOLS USED IN ECDIS (NP5012))** – ECDISでの表示に使われるENCの一般的な簡略記号に関する情報を詳しくまとめたものです。ENC記号の表示に影響を及ぼす要素についても解説しています。
- **セキュリティ海図 (MARITIME SECURITY CHARTS)** – 重要な安全・保安情報が掲載されている海図です。海賊やテロなど、保安上の危険に遭遇するおそれのあるハイリスク海域を航行する航海計画を立て、それを実行する際は、この海図を参照し、可能な限りその内容に従うようにしてください。
- **海賊および保安上の脅威に関するベストマネジメントプラクティス (BMP) 最新版 (LATEST EDITION OF BEST MANAGEMENT PRACTICES (BMPS) ON PIRACY AND SECURITY THREATS)** – アデン湾やギニア湾など、海賊の襲撃を受けるおそれのある海域を航行する場合の注意事項や通報要件が掲載されています。



この先の航海全体  
をカバーする適切な  
水路図誌が船内に  
備わっているかご確  
認ください

### 適切な水路図誌

SOLAS条約第2規則では、水路図誌を「政府当局、権限を与えられた水路機関またはその他の関連政府機関により公式に発行され、かつ海上航海の要件に合致するように作られた、特別の目的の地図もしくは図書、または当該地図もしくは図書の作成元となる特別に編集されたデータベース」と定義しています。

この先の航海全体をカバーする適切な水路図誌が船内に備わっているか、また、その水路図誌が、権限を与えられた政府機関やその代理機関によって発行されたものであるかを確認してください。必要な水路図誌が備わっていない場合は、出港前に新しい版を入手するための方法をSMSに記載しておいてください。

現在はECDISを船舶の主要航法とするのが一般的で、今後はENCが海図の基本形式となるでしょう。必要なENCを入手できない場合や、航行海域のENCがまだ存在しない場合は、航海用ラスタ海図(RNC)を使用しても構いません。ただし、ECDISをラスタ海図表示システム(RCDS)モードで使用する場合は、「最新維持された適切な一連の紙海図と共に」使用しなければならないと、IMOの基準で定められています。また、旗国によっては承認が必要で、リスク評価が終わっていることが前提要件となっている場合もあるので、事前に旗国に確認してください。電子海図を使用できない場合は、紙海図の使用を検討する必要があります。

航海計画の作成・監視のメインツールや、ECDISのバックアップとして、今も紙海図を使用している場合は、この先の航海をカバーするため、完全目録を船内に備えておいてください。水路図誌の主要販売業者と定期購入契約を結んでおくことをお勧めします。契約を結んでおけば、必要な水路図誌の最新版が発行され次第送られてきます。ECDISが搭載されていれば、通常は新しい水路図誌のライセンスをEメールで受け取ることができます。旗国によっては公認業者以外からの購入を認めていない場合もありますので、事前に確認するようにしてください。

国際水路機関(IHO)では、ENCのカバー海域を細かく示したオンラインカタログと共に、紙海図の要件に関する沿岸国ガイドがある場合は、それも参考資料として提供しています。また、カタログにはIHO加盟国のウェブサイトへのリンクも貼られており、リンク先で追加情報を確認することもできます。カタログにはIHOのウェブサイト([www.iho.int](http://www.iho.int))からアクセスできます。



水路図誌はすべて最新版を使用し、最新の水路通報に従って最新の状態を維持してください

### 水路図誌の更新

水路図誌はすべて最新版を使用し、最新の水路通報に従って最新の状態を維持してください。紙媒体、Eメールのいずれの形式でも受け取り可能ですが、Eメールの方が望ましいでしょう。改補情報を遅滞なく受け取り、電子ファイルをすぐに更新するようにしてください。改補は情報を受け取り次第なるべく早く済ませましょう。時間の都合上、出港までにすべて改補できないような場合は、次の航海に関する改補を優先してください。更新の済んでいない水路図誌は使用せず、使用中のものとはっきり区別しておきましょう。

バックアップとしてECDISをもう1台搭載している場合は、更新を2台同時に行わず、1台目の更新を終えて問題なく動くことを確認してから2台目の更新を始めることをお勧めします。更新のタイミングを分けることで、仮に更新ファイルがウイルスに感染していても、マルウェアが両方の端末に入り込むリスクを抑えることができるからです。また、最新の海図が正しく表示されるよう、ECDISのソフトウェアの更新も必要です。ソフトウェアの更新はIHOの最新の基準([www.iho.int](http://www.iho.int)で確認できます)に従って行ってください。更新をきちんと行わないと、装置がSOLAS条約第19規則第2.1.4項の要件を満たしていないと見なされるおそれがあります。

紙海図の更新は、最新のNP294「Admiralty水路図誌の最新維持方法(How to keep your Admiralty Products Up-to-Date)」に従って行ってください。ECDISと紙の水路図誌のいずれについても、更新・改補内容の記録をすべて残しておく必要があります。

ECDISと紙の水路図誌のいずれについても、更新・改補内容の記録をすべて残しておく必要がある。





一時関係および予告水路通報は海図にいったん書き込む。

**一時関係および予告通報(T/P)の改補**  
航海計画を立てる際は、T/P水路通報、航行警報/NAVTEX、現地通報など、安全航行に影響を及ぼしうるあらゆる情報を参照、ハイライト表示するようにして、万全な体制を整えてください。ECDISは大半の機種でT/Pや航行警報の表示が可能で、こうした情報を画面に自動転送してくれるものもあります。すべての情報が1か所にまとまっているので、多くの場合、全体の状況をつかみやすくなります。

ただ、水路部によってはENC用にT/Pを発表していないところもあるため、航海士は各水路部のENC発行方針をきちんと把握しておかなければなりません。ENC用にT/P水路通報が作成されていない場合は、紙のT/Pを見ながらECDISに手入力する必要があります。どの水路部がENC用にT/Pを作成しているかの詳細については、各水路部が発行しているENCや紙海図用に提供されているT/P情報ステータスで確認することができます。

民間企業のなかには、T/P情報を含めたENC用オーバーレイ情報を有償で提供しているところもあります。

紙海図を使用する場合は、いったん鉛筆でT/Pを書き込み、参照しやすいようにフォルダに綴じるか海図に貼り付けておきましょう。重要な情報を見落とさないようにするには、整理整頓が欠かせません。

解除されたT/Pや航行警報、古くなった通報があれば、すぐに消してください。

現地通報の内容が海図の情報と食い違うようなこともあるかもしれませんが。こうしたケースは、浚渫作業後の海図の更新版がまだ発行されていない場合などによく見られます。現地通報の方が海図より条件が良い(水深が深いなど)場合は、情報確認には細心の注意を払ってください。受信したT/Pや航行警報など、信頼できる情報源を当たっても確認が取れなければ、常に最悪のケースを想定して安全マージンを確保しましょう。





船舶が危険区域や立入禁止区域、その他のリスクに接近している場合に、注意喚起をする警報をECDISで設定しておく必要があります

### 航行上の危険

浅瀬や水中障害物、水深精度の低さに関する通知など、船舶が安全に航行できない水域に関する情報はすべて明記しておいてください。ECDISを使用する場合、ブリッジチームは電子海図精度情報(CATZOC)に精通しておく必要があります。CATZOCを正しく用いて電子海図上の水深と位置の精度を判断する方法をきちんと把握しておかなければなりません。

また、船舶が危険区域や立入禁止区域、その他のリスクに接近している場合や、計画航路から所定の距離以上離れた場合(クロストラックエラー)に、注意喚起をする警報をECDISで設定しておく必要もあります。警報は当直航海士(OOW)をサポートして状況認識を高めてくれる大事なツールとなります。ただし、使用にあたっては必ず、どの警報を使用すべきか十分検討し、航海のレグごとに警報の作動設定に注意を払う必要があります。設定している警報の数が多すぎると、警報疲れを引き起こして、重要な警報が無視されてしまうことにもなりかねません。横方向逸脱距離に注意を払い、レグごとに確認するようにしてください。

ECDISの水深設定(安全等深線、浅部水深線、深部水深線、安全水深)は、水深警報が本船の喫水を踏まえて適切に作動するよう、SMSの要件に従って、計画の段階でレグごとに慎重に行ってください。設定が誤っていたり適切でなかったりすると、画面に表示される内容が根本から変わってしまい、混乱につながりかねません。ECDISの水深設定によって画面表示が変わってしまったことで、潜んでいる危険が見えなくなったり、警報が作動しなかったりした結果、座礁してしまったという事故がこれまでに複数起きています。

危険区域の付近を航行する際も、航海全体においても、安全航行を維持するために以下のような点に注意を払う必要があります。

- 船位のプロット間隔を狭める必要がある場合は、最大限狭める。
- 地文航法、推測航法、天文航法などの船位の確認方法。  
電子海図上の船位は他の航法で定期的に裏付けを取る必要がある。
- 変針点が近づいてきたら、操舵点と回頭角速度を知らせる。
- パラレルインデックスの使用を適宜指示する。
- 遠洋航海時、沿岸航海時、入出港時など、航海の各段階で要求される最小余裕水深(UKC)をSMSに従って算出する。必要なUKCを確保できない場合は、船長に対する注意事項をSMSで細かく定める必要がある。
- 航海の各段階での安全速度。計画航路上の危険区域への接近、水深に応じた喫水、予想される輻輳、本船の操船特性を基に判断する。
- 音響測深機など、記録装置を適宜使用する。
- 安全な航路離脱点。



### 航海計画の承認と把握

航海計画を作成したら、船長は集めた海図や情報をすべて確認した上で計画を承認してください。ECDISに航路の自動検証機能が備わっていることもありますが、使用には注意が必要です。確認作業は、最適な縮尺の海図を用いて手作業で慎重に行うことをお勧めします。一度船長の承認を受けた計画は船長の同意なしに変更を加えてはいけません。変更を加える場合はIMOのガイドラインに従って行い、変更箇所を明記してください。

船長の承認を得た後は、航海士全員が計画をしっかり把握しておく必要があります。その際には、発令されているT/Pや航行警報、現地通報、その他航海上の危険も把握しておいてください。

### 実行と監視

航海は航海計画に従って実行しなければなりません。本船の航行具合を計画と照らし合わせて継続的に注視する必要があります。途中で変更を加える必要がないか見極めるため、航海中は計画に盛り込まれている情報を常にチェックしてください。IMOのガイドラインでは、計画を実行する際や計画航路からの離路を判断する際に考慮すべき要素として、以下のものを挙げています。

- 船舶の航法設備の精度と状態。
- 潮高と潮流が最も危険となる地点への予想到着時刻。
- 気象状況(主に、視界が頻繁に悪くなり航行に影響が出やすい海域)とウェザールーティング情報。
- 危険区域の日中の通過と夜間の通過、およびそれが船位測定精度に与える影響。
- 通航状況(特に、航海上の要所)。

船長は航海中常に、その時々状況を見ながら、ブリッジに追加の人員を配置する必要があるか、操船に備えてエンジンをスタンバイしておく必要があるかなどを判断しなければなりません。



ブリッジリソース  
マネジメント(BRM)  
など状況認識訓練  
を行うことを推奨し  
ます

### 訓練と監査

ECDISの操作にあたって必修となっているジェネリクトレーニングと機種別トレーニングや、航海計画の準備に関して提供されている訓練に加え、ブリッジリソースマネジメント(BRM)など状況認識訓練を行うことを推奨します。こうした訓練を行うことで、ブリッジチームは任務中に必要なあらゆるリソースを効果的かつタイムリーに使用するなど、最適な運航方法を作り上げていくことができます。また、チーム内でのコミュニケーションも活発になり、各チーム員が見張りで気付いた点や懸念事項を、船長や、操船を指揮する航海士に速やかに報告しやすい雰囲気生まれるので、報告内容を検証し、すぐに対処することができます。叱責を受ける心配もなくなります。

航海計画の作成、水路図誌の準備、維持は、内部監査のチェックリストに常に入れておいてください。船長、監査人いずれかによる航海評価は最低年に1回、できれば航海中に実施することをお勧めします。航海評価の良い点は、航海計画が社内のSMS手順に従っているか、そして非常に重要な点とも言える、ブリッジチームの実際の実行状況を判断できることです。可能であれば、パイロット乗船中のブリッジ内でのパイロットとのコミュニケーションなど、チームパフォーマンスを、行動によって左右される安全面から検証することも必要です。監査後には、監査人から船長とブリッジチームに対して建設的なフィードバックを提供してください。航海評価は、航海情報記録装置(VDR)データを分析してリモートで実施することも可能です。学習文化を浸透させる一環として、船名を非公開にしたうえで、監査での良かった点と悪かった点など、監査結果を全体で共有する方法も学習効果が高いでしょう。

### 詳細

詳細については、NAUTICAL INSTITUTE(英国航海学会)発行の『BRIDGE TEAM MANAGEMENT(ブリッジチームマネジメント)』、国際海運会議所発行の『BRIDGE PROCEDURES GUIDE(ブリッジ手順ガイド)』もご参照ください。航海計画の最適な準備方法に関する貴重なアドバイスや事例が掲載されています。

安全な航海計画についてご質問がある方や詳しいアドバイスをお求めの方は、ブリタニヤのロスプリベンションチーム(LossPrevention@tindallriley.com)までご連絡ください。

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. B230379) 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・ヨーロッパ日本支店  
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)