

风险观察家

西元2018年10月号

船员的手机应用程序 积极维护健康

哥本哈根办事处 认识我们的北欧/斯堪地那维亚团队

损害防阻 硝酸铵基底肥料

法律分析 海牙规则诉讼时效与法律资讯更新



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话

不列颠协会的使命是成为全球顶尖的防护与保赔协会



本协会在初秋之际带来令人雀跃的好消息：B Denmark P&I正式成立，这也是本协会在哥本哈根新委任的专属联络处。我们在B Denmark P&I的办公室举办了迎宾会，办公室设址於哥本哈根航运区域的中心 – 海勒鲁普，本协会经理人公司Tindall Riley (Britannia)董事长John Ridgway与执行长Andrew Cutler，连同B Denmark公司总经理Michael Boje-Larsen一同出席迎宾会，欢迎贵宾莅临新成立的办公室。

本协会藉此机会在本期季刊第2页与第3页向各位介绍Michael，以及位於伦敦办事处、由Jonathan Bott领导的北欧/斯堪地那维亚团队。丹麦市场占本协会业务比重约为16%，因此开设新办事处的用意在於重申本协会致力於保证该地区会员能得到最佳服务的承诺，同时掌握在该区域拓展与开发业务的完美契机。

在本协会近期宣布将在世界各地发展业务之後，丹麦办事处随之成立，包括此前於西元2017年4月在日本以及西元2018年6月与9月分别於香港及新加坡等地收购本协会原专属联络处、以及同年秋季新开设的希腊办事处。我们期待在往後几期的风险观察家中，能为各位读者介绍所有新成立的办事处。

此外，本协会甫於伦敦办公室为41名会员举办年度不列颠防护与保赔培训周。会员代表来自17个国家，并分别代表31家不同的企业。培训周活动的举办已有20年之久，本协会再次藉着这个绝佳的机会邀请会员到我们的伦敦办公室参加为期一周的讲座课程与社交活动，让彼此有机会认识，并进行深入的交流。从明年开始，本协会将培训周的举办时间从九月提前至六月中旬进行。欲取得本项活动的进一步讯息，欢迎随时与我们联系。

A handwritten signature in white ink that reads "Claire Myatt".

CLAIRE MYATT
编辑



海上健康实现手机应用程序

船员协会推出的「海上健康实现手机应用程序」旨在透过各种互动式挑战、运动与营养小秘诀，还有相关福利资讯，帮助船员改善并监督自身的健康。



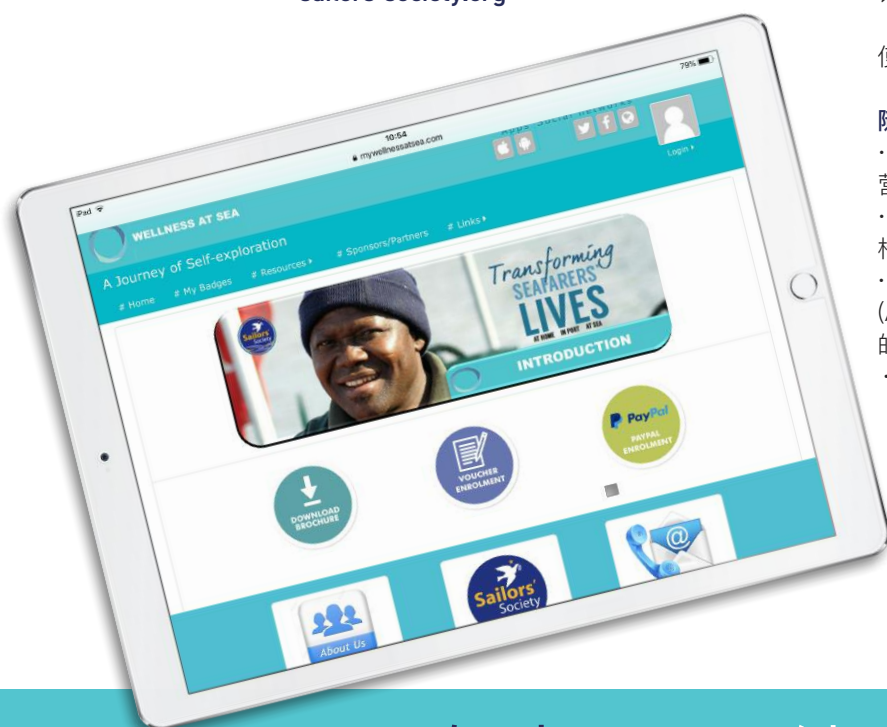
可在App Store取得

这款手机应用程序与iPhone和Android系统相容，免费下载。



在Google Play商店取得

如需进一步资讯，请上网浏览：
sailors-society.org



接着，我们将简短介绍这款手机应用程序是如何帮助您随时掌握并追踪在海上与在家的个人感受。

情绪追踪

- 个人情绪如何影响行为？使用手机应用程序的追踪功能，可监督日常心情及社交互动情形、饮食与运动计划。
- 使用手机应用程序的笔记单元来写日记。在海上有时难以与家人随时保持联络，所以，何不写下想告诉挚爱家人的重要故事，制作「充满回忆的笔记」。
- 饮食会影响心情。手机应用程序的食谱单元带来诸多思想粮食！
- 运动不仅能维持体能状态，同时维护心灵健康。使用手机应用程序来保持体态吧！

随时掌握资讯

- 检视手机应用程序的体能单元，了解健康生活与营养小秘诀。
- 使用手机应用程序的资源单元，找出更多本地机构提供关于给您权利与福利方面的协助。
- 使用「Marine Traffic」网站提供的自动识别系统(AIS)资料追踪自己的航程，并找出下一个停靠港口的实用资讯。
- 有意进一步改善自我健康与幸福感吗？不妨花点时间浏览线上学习平台mywellnessatsea.com的介绍影片（以下有深入介绍）。

只需轻点一下，健康与幸福感随之而来

船员协会的获奖手机应用程序「海上健康实现」训练程式提供电子学习课程，能帮助您维持身心健康，并打造璀璨的海上航事业。

五项课程
互动式测验与影片
线上支援服务

现在只要三美元就可以加入mywellnessatsea.com
wellness@sailors-society.org | +44(0) 2380 515950

在西元2018年12月15日之前完成第一项课程，就有机会赢得以下奖品：

首奖：100美元亚马逊网站礼券

二奖：25美元亚马逊网站礼券（四名）

完整活动条款详列於 mywellnessatsea.com



不列颠协会北欧/斯堪地那维亚理赔团队与丹麦哥本哈根新设办事处

本期的《风险观察家》将向读者们介绍本协会的北欧/斯堪地那维亚理赔团队。这个团队所服务的丹麦与挪威会员总计约占本协会会员数的16%以上。位於伦敦办公室的团队系由Jonathan Bott领导，他於Tindall Riley任职长达23年。同时，我们也非常荣幸在此介绍於哥本哈根新成立的专属联络处：B Denmark P&I。

伦敦



JONATHAN BOTT 先生担任防护与保赔(P&I)保险理赔主任。他於1995年从市内一所知名法律事务所转职加入Tindall Riley。Jonathan是一名取得合法资格的律师，负责承办各种P&I险与FD&D险理赔案，包括重大船舶碰撞及搁浅案。Jonathan最初在本协会的韩国团队任职，之後分别负责日本和义大利理赔团队的日常业务，时间长达10年左右，接着才在西元2010年8月转调至北欧/斯堪地那维亚团队。



MICHAEL BIRD 先生担任分区主任。他於西元1997年取得英国律师资格，曾为两家知名的伦敦海事法律事务所工作。西元2007年加入Tindall Riley以後，Michael一直为本协会的北欧/斯堪地那维亚会员提供服务，协助会员处理FD&D险、P&I险与CLH险等相关问题。Michael是本协会在波罗的海国际海运公会(BIMCO)文件记录委员会的代表。



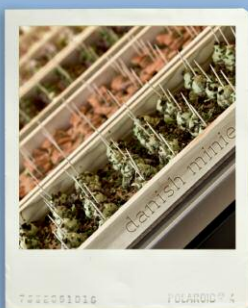
CLIVE DAVIES 先生担任副主任，具有商船船长的资历，曾在各种船舶上工作过，包括冷藏船、客轮、一般货轮、超重货物运输船与液化石油气(LPG)/氨气运输船等。在进入不列颠协会任职以前，他曾为Geest Line的大西洋货运船队工作。Clive於西元1987年12月加入本协会，负责处理各类P&I事故，范围从冷藏船与化学货轮理赔案到各种伤亡事故等。Clive以其丰富的经验为其他团队成员提供参考意见，并协助损害防阻团队。



MIKE STEER 先生担任副主任。Mike於西元2012年加入Tindall Riley之前，曾为两家海事相互保险公司工作长达10年之久，其中一家公司隶属於国际保赔集团的另一家协会。Mike是一位取得合法资格的律师，负责承办各种P&I险及FD&D险理赔案范围，包括船舶碰撞、搁浅与污染事故。他目前担任本协会於国际互保协会集团之海上安全小组委员会以及污染小组委员会之代表人。



JOANNA MORGAN 女士担任船队经理。她是一名取得合法资格的英国律师，曾在海事法律事务所的海运团队工作六年，并於西元2013年加入Tindall Riley。加入Tindall Riley之後，Joanna一直为本协会的北欧/斯堪地那维亚会员提供服务，并负责处理P&I险、FD&D险与CLH险相关的理赔案件。



JUSTIN OLLEY 先生担任船队经理。他在南开普敦大学取得运输、港口与环境硕士学位後，为一所位於伦敦的船东工作多年，负责处理理赔及投保事宜。自西元2007年加入Tindall Riley後，Justin一直任职於北欧/斯堪地那维亚团队，负责承办海上/海事法理赔案与陆上理赔案。



ANDREW ATKIN 先生担任理赔经理。他曾在劳依氏保险市场最大的货物保险公司之一任职五年，负责承办各种货物理赔案并且与大规模货方公司处理案件。在那之前，Andrew曾经在为远东地区保险公司提供服务的国际性理赔代理公司的海事理赔部门工作过三年。

B DENMARK P&I – 哥本哈根



MICHAEL BOJE-LARSEN 先生担任B Denmark P&I的总经理。Michael是一名律师，在海事法方面具有丰富的经验，曾任职於国际保赔集团的另一家协会，也曾以私人名义执业。他在保险领域有二十多年的工作经验，西元2000年初当他任职於某竞争对手协会时，被调往希腊为该协会成立办事处，对我们的团队带来极有助益的专业技能。



RISHI CHOUDHURY 先生担任副主任。在西元2006年加入Tindall Riley後，他为本协会之韩国会员提供服务，时间长达十二年。Rishi曾任职於瑞士的一家商品贸易集团的法务团队，之後他迁移至伦敦，取得律师资格後，任职於一家海事法律事务所。Rishi將於秋天转至哥本哈根，并以借调方式派任在B Denmark工作。

硝酸铵基底肥料 (无害)

尽管硝酸铵基底肥料被归类为「无害」(ANBF(NH))，不过Purple Beach货轮(2015年)与Cheshire货轮(2017年)分别在运输硝酸铵基底肥料时所发生的事故，突显出此类货物的潜在危险。由於货物本身易於分解，因此分解过程中会导致货舱充满含氨与氮的有毒气体，最终可能使得货物发生爆炸。



感谢RESOLVE Salvage & Fire (Europe) Ltd.提供重制照片

为了因应此类事故，国际海事组织(IMO)在西元2017年9月发出CCC.1/Circ.4号通告。该项通告强调在运送此类货物时所应留意的一些关键点与防范措施：

ow.ly/9LvR30IBvDX

该项通告特别提到，即使是归类为C类（无害）货物的硝酸铵基底肥料，仍应谨慎实行《国际海事固体散装货物章程》(IMSBC)附则1提到的相关预防措施。此外，该项通告亦规定在发生货物分解时，应该采取的几项具体措施；包括在发现货物分解时尽速打开货舱，以防止压力的积聚并有助於货物冷却，从而阻止或延缓分解的过程。

该项通告亦提到欧洲肥料指引组织所发行的指引文件资讯，并针对硝酸铵基底肥料的海运运输提供了相关建议：

ow.ly/K0vU30IBvGO

在本期季刊撰写期间，德国联邦海上事故调查局(BSU)仍在进行Purple Beach货轮事故的船旗国事故调查，结论尚未公布。然而，英属曼岛船籍注册处最近公布了Cheshire货轮事故的最终事故调查报告：

ow.ly/PyLu30IBvIS

报告中突显了几个问题，并针对在运输硝酸铵基底肥料（无害）时所应采取的防范措施提出建言：

- 尽管Cheshire货轮运送的硝酸铵基底肥料归类为「无害」且「不具维持性」，船上货物仍然发生了热分解现象，其过程有如一场灾难。虽然尽全力应变处理该事故，该船最终还是宣告为推定全损。
- 在整趟航行期间，定期监看硝酸铵基底肥料货物（例如相关趋势数据之检视）对于确认初期分解可能迹象着实重要，包括监看下列各项：
 - 温度出现任何显著的异常起伏。
 - 出现水，因为硝酸铵基底肥料在制造时通常含水量极少（<0.5%）。
 - 相较于其他货舱，含氧容积降低，因为氧气被分解期间生成的气体取代。
 - 恶臭味（可能是化学反应时产生氮氧化物与氨气所导致）。

(ANBF)



- 会员的安全管理计划应提供即时可用的硝酸铵基底肥料运送相关安全资讯，包括：
 - 可能发生分解的警示资料（例如：耗氧量、积水、肉眼可见的蒸气、温度上升、以及氨的气味 – 在微量下即可辨识、发觉）。
 - 为确保有效抑制任何分解过程（包括最大通风、找出热点位置、以及特别定向冷却）所应采取的步骤。
- 如果发现货物疑似正在进行分解时，应尽速联络货物制造商，这点非常重要。制造商应能够完全掌握货物的化学成分，并且熟知货物预期将会如何变化，因此应该能够根据反馈意见与经验提供最佳的建议。
- 分解过程可能导致在反应前锋形成「基质」，这种基质可以留住持续反应所需的热能，而这也助长了分解过程；因此，应该尽可能采取能够防止此类基质形成的措施。
- 分解过程可能会排放出有毒气体团。因此，在事故发生期间，人员应避免暴露於任何受到影响的区域。如果船员必须在这些区域进行作业时，必须在暴露期间穿戴自给式呼吸器(SCBA)与个人防护装备(PPE)。

- 船舶机舱的通风系统如吸入任何分解产物，可能使涡轮增压器滤网发生异味，造成缺氧以及废气温度失衡，最後导致发动机突然跳电。
 - 船员应尽一切努力安全地操作船舶，尽可能将有毒气体与分解产物暴露率减至最低。
 - 为防范有毒气体从气密孔进入起居舱空间，可能需要采取额外的对策与措施。
 - 涡轮增压器滤网发出异味时，须由配戴个人防护装备/自给式呼吸器之船员以手动方式清洗或拆除。
- 虽非强制规定，但装载硝酸铵基底肥料货物的船舶操作人员不妨考虑携带额外的专业设备，可协助侦测并因应任何分解事件。这类设备尤其包括：
 - 热侦测设备、反射性红外线温度计、或是红外线摄影机/分析设备
 - 高压水枪(一般称为「维克特高压水枪」)
 - 额外自给式呼吸器

结语

對於所有的危险情况而言，预防就是最好的治疗。如同国际海事组织於通告中所强调的，掌握分解过程以尽早发现问题才是关键所在。

虽然这不是一个简单的过程，但若能迅速适时处理，即可妥善控制分解事件。因此，在航程期间定期监督货物是非常重要的，这样才能在货物开始分解之初随即察觉，并尽早采取行动，以防止情况恶化。

(nh)

含硫燃油的新规定 — 全新挑战



由於《防止船舶污染国际公约》(MARPOL)全新低硫燃油规定即将於西元2020年1月1日实施，许多本协会的会员为求符合规定，均主动寻求不同的替代选项。使用低硫燃油(LSFO)是取代安装脱硫设备的替代选项，而液态天然气(LNG)一类的气体产品同样是考量选项之一。不列颠协会损害防阻团队将於本文中针对选用何种方案向会员提出一些建言。

低硫燃油

从实务的观点来看，使用低硫燃油是再明显不过的选择，因为只须将现有的燃油系统进行小幅的修整即可使用。然而，低硫燃油的特性可能不同於高硫燃油(HSFO)，也就是说，使用低硫燃油会引发作业上的问题。此外，低硫燃油的价格较高，选择这个解决方案的花费相对地较为昂贵。由於预期低硫燃油需求将会攀升，未来低硫燃油的可取得性也引发关注。除此之外，尚有品质要求、相容性与稳定性等问题。低硫混合燃油亦是关注的问题之一，因为截至目前为止尚未公布这些燃油的相关标准。

液化天然气

由於液化天然气(LNG)的供货良好且目前的价格颇具竞争性，许多人认为这是燃油的主要替代选项之一，业界亦有许多业者已经完成安装。其他优点还包括符合其他未来气体排放限制，例如：氮氧化物与二氧化碳。然而，昂贵的发动机改装费用以及为确保液化天然气之供应与可取得性而建造的全球基础设施则是主要疑虑所在。此外，使用液化天然气做为燃油，须为船舶引进全新的操作程序，因此需要进行全面的风险评估，船员亦须接受全新的操作程序训练。

废气净化系统/脱硫设备

另一种选项是废气净化系统(EGCS)，通常称为脱硫设备，系用於净化废气以降低排放量至相当於使用低硫燃油的排放标准。废气净化系统的主要优点是业者能继续使用较为便宜的高硫燃油。然而，有关脱硫设备的使用及其机型，已经引发不少问题。有些当地主管机关可能不允许使用这种开放回路系统，仅允许使用封闭回路系统。

另一个关注的问题是，如果脱硫设备损坏，船舶是否应视为不符合规定？国际海事组织(IMO)有关废气净化系统指南之修正提案即指明，脱硫设备之损坏如为意外造成，不应将船舶视为不符合规定，且应允许其完成既有航程而无须偏离航道去进行修缮工作或是使用合格的船用燃油。但应立即将此通知船旗国、相关港口及沿海国家，不得有所延误。合格燃油的可取得性或者必要零件的运送，将视贸易区域而有其困难度，而且船舶是否获准继续进行航程仍是未知数。我们建议正在安装脱硫设备的会员，在船上存放数量充足的零件备品，并留存完整的保养记录，以便在损坏事件发生时，能向主管机关证明损坏系意外所致。

高硫燃油

另一项问题是自西元2020年1月1日起，高硫燃油的取得存在着不确定性。随着海运业的大多数业者均预期将停用高硫燃油，因此全球市场需求量将大幅减少，炼油厂随之减产是自然而然的结果。

苏伊士运河： 昂贵拖船费的警告



结语

所以，应该怎麽选择才好呢？其实这个问题的答案并不容易。某种解决方案可能适合於固定航线或定期船，而另一种解决方案可能适合於不定期船。会员需要进行彻底的评估，包括咨询发动机制造商，藉此判断何种替代方案最适合其营运模式。持续监督後续的发展也是极为重要的，因为一年前看似再清楚不过的选项可能一下子又变得不一样了。

国际海事组织近期通过针对使用上限0.50%含硫燃油之船舶实施计画发展指南草案。该指南目前仍为非强制性，但本协会仍鼓励会员遵守，以确保妥善落实，并将计画以书面方式明确记录。行政单位与港口国主管机关日後进行检验以确认是否符合0.50%含硫上限规定时，即可将所实施的计画纳入考量。

如需进一步资讯，请随时联络不列颠协会之损害防阻团队。

事实：近期的一件理赔案突显出在苏伊士运河雇用拖船时，应该采取的实际步骤。在本案中，本协会会员的船舶在通过运河时，发动机发生一些问题。会员因此请求苏伊士运河管理局(SCA)引水人上船，引水人接着要求拖船协助。隨後共有三艘拖船出现，船舶最终透过自身的动力通过运河，拖船并未给予任何实质的协助。一艘拖船於是直接离开，但是其馀两艘则留下且护送船舶。

规则：苏伊士运河管理局拖曳与护送相关航行规则第57条指出：

「在船舶通过运河期间，应於以下情况酌收拖船费：

(1) 苏伊士运河管理局为了确保船舶或运河之安全而认为有其必要时，可要求任何船舶在通过运河期间，雇用一至数艘拖船。」

苏伊士运河管理局似乎担心如果发动机问题迟迟未决，接受护送的船舶以及後续船舶可能会受到延误，而运河的安全亦会受到影响。苏伊士运河管理局要求船方支付100,000美元的拖船发动费保证金。最後收取的金额为40,000美元，其中包括完全没派上用场的第三艘拖船费25,000美元。苏伊士运河管理局直到事件过後将近一个月才寄出发票，而事发当时该管理局完全没有提到费用。当地联络处已告知这些费用符合苏伊士运河管理局依据航行规则所制定的收费表，毫无商榷余地。唯一能对费用提出异议的途径就是提交法院判决。

建议：本协会提醒会员注意，当苏伊士运河管理局引水人要求雇用拖船时，请特别留意。会员应从一开始就与引水人及苏伊士运河管理局厘清对方表明需要使用的拖船数量、需要使用的理由、以及费用金额，以避免实际上不需要的拖船费用。

海牙规则诉讼时效之应用

高等法院近期接获要求考量海牙规则第III条第6款所述的一年时效，是否适用于错误交付货物之理赔案，以及在载货证券所载地点以外的国家提起诉讼是否能作为中断时效的充分理由。

装载船用燃油货物之船舶从非洲多哥共和国的洛梅驶向贝南共和国的科托努，根据佣船人指示，船舶利用船转船装卸在洛梅卸下货物但当时并未提示载货证券。

货方主张错误交付货物，并且在假扣押船舶后，开始在包括突尼西亚在内的几个国家提起诉讼，针对错误交付一事求偿。由于载货证券并入佣船契约之准据法与管辖权条款，该条款规定英国准据法与高等法院具管辖权，所以这些诉讼因法院不具管辖权而遭到驳回。

船东后来在伦敦提起确认之诉，其主张根据海牙规则第III条第6款（以下称「海牙规则」）之规定，任何在伦敦进行的诉讼应已罹于时效。

求偿货方反驳指称，海牙规则第III条第6款所述的诉讼时效并不适用于未提示载货证券而交货的情况，而且无论如何，其已在突尼西亚提起诉讼。

海牙规则适用于装货至卸货期间，而交货则通常发生在卸货之后。此外，海牙规则并未对运送人施加必须依载货证券卸货的任何义务。在缺乏此项义务下，货方主张海牙规则不适用于未依载货证券交货的错误交付情况。

海牙规则第III条第6款规定：

「除非从货物交付日或理应交付日起一年内提出诉讼，否则运送人与船舶在任何情况下都可免除对所有灭失或损害之一切责任。」

法院仔细检视第III条第6款之用语，认定「在任何情况下」与「免除一切责任」的语句，就广义而言足以涵盖错误交付的求偿。本案例的事实，也就是将燃油货物卸载至无权取得的一方，显然违反船东「...适当且谨慎装载、处理、贮藏、运送、保管、照料与卸载运送货物...」的义务（根据海牙规则第III条第2款）。

法院做出第III条第6款适用于错误交付求偿的结论后，亦针对一年诉讼时效的创设目的加以考虑。一年时效的规定是对於提出求偿的时效期施以全球统一性。果非如此，则时效长短会随着载货证券准据法及系属法院之不同而改变。法院指出，时效的规定会让求偿索赔达成终结定局。另一方面，如果不适用一年时效，船东

在此情况下应该可以决定使用更短的时效，就好像当年海牙规则生效实施以前的做法。

货方亦试图主张，尽管载货证券已将佣船契约内规定的专属英国准据法与法院管辖权条款予以并入，但在突尼西亚提起诉讼时，该时效已经中断。

法院亦驳回此项论点。一般原则是载货证券在签署时，载货证券之持有人必须被认定已经取得佣船契约，所以必须认定其已知悉佣船契约条款，尤其在本案例中，提出求偿的是原始托运人。然而，法院确实承认，如果船东拒绝告知佣船契约条款，则并入载货证券的条款将会变成无效。同样地，求偿方因非其责任之理由必须在另一管辖权提出求偿时，法院虽然深感同情，却由於没有特殊状况，所以海牙规则第III条第6款所指的「诉讼」以及专属管辖权条款，应合并在一起加以解释，因此，唯有在契约规定的法院提起「诉讼」，才视为在一年内已提起诉讼。

虽然本案例已经根据海牙规则做出裁定，但海牙威士比规则的相对应规定的用语为，自卸货起一年后，「在任何情况下」将解除运送人的一切责任，所以其情况也是相同。

本案件目前仍在上诉法院进行上诉。

[Deep Sea Maritime Ltd. V Monjasa A/S \(The Alhani\) \[2018\] EWHC 1495.](#)

法律资讯更新： 近期案例摘要

劫船：船舶遭劫期间的营运成本可承认为共同海损

为确保遭劫船舶安全获得释放而支付的赎金可被承认为共同海损，这是长久以来所公认的，近期更有观点认为扣留船舶的营运成本，亦能根据西元1974年约克安特卫普规则第F条获得补偿。

约克安特卫普规则第F条规定如下：「凡为替代原本可作为共同海损之费用而支付的额外费用，可承认为共同海损，并获得补偿，无须考虑对于其他有关方有无节省，惟其金额不得超过遭替代之共同海损费用。」

伦敦最高法院认定已於协商赎金期间发生之船用燃油、船员薪资与保养等营运费用，可以获得补偿，因为这些费用替代了更高赎金的支付。

The Longchamp [20178] UKSC 68

巴西：法院坚持「先付」规则

巴西货物保险公司的委任律师团最近对外籍船东提出的货物求偿案虽获胜诉，却未能获得法院宣告相关防护与保赔协会对判决须负连带责任。

律师团对船东已经获得胜诉，却未能在船东结束营业以前执行判决结果。由於没有取得任何担保，律师团遂对船东所属的防护与保赔协会提起诉讼求偿。

初审法院与里约热内卢国家上诉法院都驳回货方律师的声请。上诉法院依据的是补偿规则（或「先付」规则），以及在原先的诉讼里防护与保赔协会并未被列为被告此一事实。

散装货物：海牙规则并无包装限制

英国上诉法院近期确认，在「THE AQASIA」一案中，海牙规则第IV条第5款的责任限制条款不适用散装货物。第IV条第5款规定：「运送人或是船舶，在任何情况下对货物或与货物有关的灭失或损害，每包装或每计费单位超过一百英镑或与其等值的其他货币之部分，都不负责....」。

尽管普遍接受「包装」是指运送的实际包装，船东试着主张在鱼粉一类的散装货物运输案件理，所谓的「单位」可以包括度量单位，例如公吨。

然而，上诉法院不同意并认定海牙规则所称的「单位」是指货物的实际品项，而非度量或运输单位。

Vinnlustodin HF and Another v Sea Tank Shipping A/S (The 'Aqasia') [2018] 1 Lloyd's Law Rep. 530





经理公司: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Steet
London EC4R 9AN
电话: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

不列颠船东责任互保协会
登记地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN
英格兰与威尔斯登记号码: 10349
获英国审慎监管局授权
受英国金融监管局及审慎监管局管理