

理赔回顾



第3页 v

邮件诈骗警告

第6页 v

WhatsApp引发的麻烦

本期内容:

- 02 取得书面指示
- 03 数字诈骗
- 04 人物访谈: Robert Sniffen
- 05 班轮代理集装箱混淆
- 06 邮件遗漏
- 07 船代预订泊位
- 08 卸货港不在约定范围内

欢迎阅读ITIC《理赔回顾》秋季刊。自上一期《理赔回顾》发布之后，所有人似乎都经历了各种封锁和出行限制，其中还有很多人需要在家办公。这些限制一开始可能造成了一些困难，但现在我们似乎都已经习惯了。事实上，ITIC最近已经通过视频会议举行了三月之后的第二次董事会会议。

《理赔回顾》精选了ITIC近期处理的一些案件，希望这些案例能引起会员的关注，帮助会员甄别潜在问题，避免在自身的业务经营中发生类似情形。

为帮助我们的会员度过这一前所未有的时期，ITIC发布了一系列防损刊物。网站上专门针对新型冠状病毒疫情的资讯开设了一个网页：<https://www.itic-insure.com/knowledge/covid-19-information-and-resources>，包含了给予船舶管理人、经纪人和代理人的通函，以及一份预防新冠病毒疫情所致损失的业务检查清单：<https://www.itic-insure.com/knowledge/itic-circular-coronavirus-loss-prevention-checklist-152100>。

此外，我们还注意到诈骗案的数量有所增加，建议您访问ITIC网站上预防诈骗所致损失专区查看相关信息：<https://www.itic-insure.com/knowledge/fraud>。

在上一期的《理赔回顾》中，我们引入了“读者提问”的版块，特此感谢所有提出了问题的读者。如您有任何问题，欢迎发送邮件至askeditorCR@thomasmiller.com提问。

编者按

代价高昂的好意

ITIC的某会员系一家海事咨询公司，为钢卷货物的积载提供积载和系固计划方面的意见。

该海事咨询公司接受了某客户的委托——双方有过多年合作经验，关系十分良好。

鉴于双方之间的友好合作关系，该海事咨询公司在仅收到客户口头指示的情况下，安排并核准采用“横向”方式（与船的中心线成直角）积载钢卷货物，因为这种积载方式可以提高装货量。考虑到货舱结构，再配合额外的绑扎，这种方式是合理的。

船舶遭遇了十分恶劣的海况，最终货堆倒塌。这一事故引起了金额超过150万美元的索赔。随后，在委托人的保险公司的部分追偿行动中，认为顾问公司为负有责任。

不幸的是，客户从未对其同意横向积载的指示作出过书面确认。然而，还有各种其他事实有利于海事顾问的案件辩护，包括在他们的合同条款中含有一条责任限制条款。

ITIC为该海事咨询公司的抗辩提供了支持，包括取得独立第三方的意见，以支持其横向积载的观点。

经过长达五年的调查和协商，ITIC最终为该海事咨询公司成功抗辩，赔偿金额为50,000欧元。

这个案例很好地说明了，即使您最信任的客户并不打算向您索赔，他们的保险人或其他第三方也会提起索赔。会员应当始终谨记取得书面指示，否则，您可能会为自己的“好意”付出昂贵的代价。

发生在中国的大麻烦



某船舶管理公司负责监督一艘船舶在中国船厂的修理工作。2018年8月10日，该船舶管理公司收到了船厂的“Azula”发来的有关支付第一笔修理费的邮件。

“Azula”所提供的银行账户信息是之前用过的账户信息。计划付款日期为8月14日。

但8月13日，“Azula”又发来一封邮件，表示由于伊朗客户的问题，管理层要求通过其他付款途径支付第一笔修理费。然而，这个“Azula”是假冒的，邮箱地址中的“irn”被改成了“im”，但船舶管理公司并未注意到这点。

结果，船舶管理公司中止了第一笔款项的支付，转而等待“Azula”提供新的银行账户信息。假Azula发来的伪造新发票采用的是与原发票一样的模板。船舶管理公司信以为真，于2018年8月14日安排了付款。

8月16日，假冒Azula/黑客发来一份附有技术检验员签名的对账单，确认收到上述款项。

后续调查发现，船厂和船舶管理公司双方的系统均遭到了黑客入侵。

8月22日，真正的Azula发来发票。该发票此前遭到了黑客的拦截，并被替换成了伪造发票和虚假的银行账户信息。

船舶管理公司一共向黑客支付了两次款项，合计金额为500,000美元。由于船厂从未收到付款，他们向船东提起了索赔。经与船厂协商，ITIC最终得以将索赔金额降至360,000美元，因为船厂亦存在使其系统遭黑客入侵的部分过错。ITIC赔付了这笔款项。

虽说是老生常谈，但任何银行账户的变更都暗示了诈骗的可能，必须通过电话进行确认。不要使用邮件里的电话号码，因为那也有可能是骗子提供的。

数字诈骗

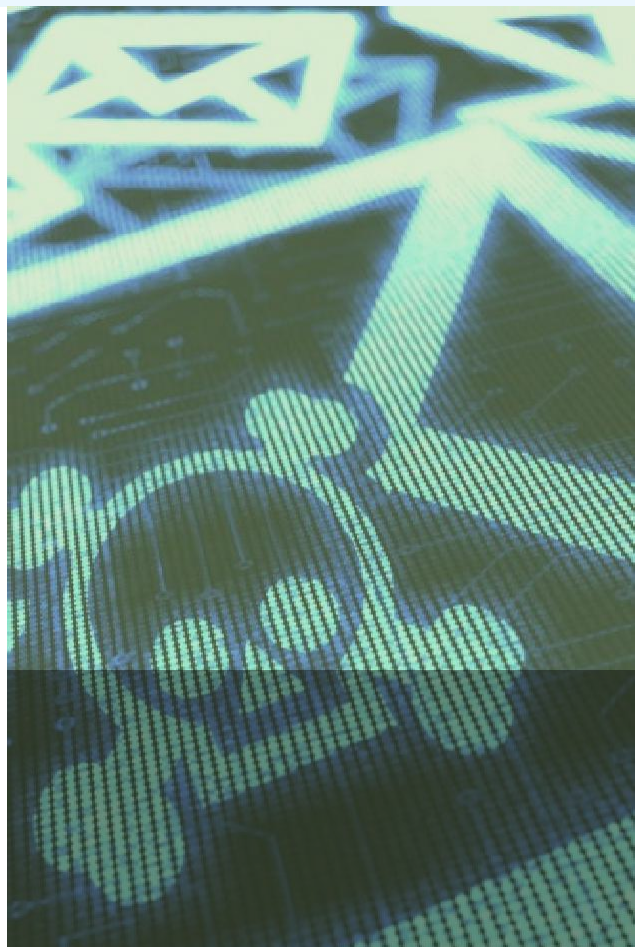
某船舶经纪人发现他们将36万美元的运费错付给了其他人。

该船舶经纪人和船东通过邮件往来沟通了银行账户信息，也通过电话进行了确认。但船舶经纪人收到的最后一封邮件是黑客发送的。该邮件使用的语言和表述与之前的沟通完全相同，邮件指示了银行账户信息的变更。

船舶经纪人在款项已然汇出后，方才发现船东邮箱地址中的“i”被替换成了“l”。

尽管他们在钱汇出账户之后很快就发现了这个错误，并立即打电话给银行，但该款项已被黑客转出。

款项一旦汇出，就很难再追回。因此，汇款时保持警惕是至关重要的。会员应当始终谨记通过验证的电话号码确认变更后的新银行账户信息。黑客发来的邮件中的电话号码一定是黑客自己的。



ITIC已经理赔了多起邮件遭黑的案件，并就此给出了防损建议，具体可见网站上的诈骗专区：<https://www.itic-insure.com/knowledge/fraud>。请各会员务必保持警惕。



人物访谈

Robert Sniffen



走近ITIC理赔人员的定期人物访谈系列第二期迎来的访谈对象是**Robert Sniffen**董事。在与《理赔回顾》编辑的座谈中，Robert为我们介绍了他处理过的最为难忘的理赔案，还讲述了他特别讨厌的小事——那真的特别烦人！

您在ITIC工作多久了？

我是在2001年2月加入ITIC，明年就是20周年了。我从未想过会在家办公度过二十周年的纪念日。

您是如何平衡理赔工作和您的其他职责的？

凭经验，以及有一个好的IT系统来帮助你有效地管理时间。另外，我们公司内部专门负责理赔的团队拥有丰富的知识，他们总是乐意提供帮助。

理赔时最大的挑战是什么？

初始理赔通知不清楚。有时候我们收到的出险通知只是一个邮件串，而且解释的内容不多——可能难以理解。感谢ITIC发布了[简明理赔指南](#)，这个问题改善了很多。

能介绍下您处理过的最难忘的理赔案吗？

我接触的理赔案太多了，很难说哪个最难忘。可以说一个针对造船工程师提起的人身伤害索赔。在ITIC所承保的某造船工程师设计的游艇上，有个人在舱内摔倒了，并就此提出了人身损害赔偿。但他们略去了一个重要事实，那就是那个人是在跨年派对上摔倒的，且当时他们喝了很多酒！

您有什么尚未实现的人生抱负或未来目标吗？

除了太空，我想多旅行，多看看地球上的风景。

您最喜欢的格言是什么？

我没有真正最喜欢的格言，不过封锁期间我和孩子们看了很多星球大战的电影，我很喜欢尤达在《帝国反击战》里说的“做，或者不做，没有试试”。

您的爱好和最喜欢的消遣方式是什么？

封锁前，我喜欢去健身房。最近开始打起了高尔夫（现在封锁政策所有放松），另外我现在已经到了身体不适合打篮球的年纪了，虽然大学时代常打。我还喜欢读书、看电影、陪孩子。

您最喜欢的食物是什么？

各种食物我都喜欢，但如果只选一个的话，我选择泰国菜，墨尔本有个叫“Chin Chin”的餐厅非常棒。

您最喜欢哪部电影？

太多了，没法选，取决于我的心情。可以是《肖申克的救赎》、《教父》或者《回到未来三部曲》和《星球大战经典三部曲》。除了恐怖电影，我什么电影类型都喜欢。

您最近读过哪些书或下载过什么音乐呢？

我准备开始读《闪灵》（史蒂芬·金），我没看过电影（请看我上个问题的回答！）。如果我太害怕，我家冰箱的空间应该够我躲进去。我现在不怎么听音乐，不过经常听播客。强烈推荐“Off Menu（隐藏菜单）”这个频道，还有“You're Dead To Me（对我而言你已经死了）”（历史）和“The Infinite Monkey Cage（无限猴子笼）”（科学）。

您有什么特别讨厌的小事吗？

那些总是“照本宣科”的人……除了这点，我对大部分事情都很宽容。

您对于这个封锁期间在家办公的政策是什么看法？

刚开始是个挑战，不过很快就适应了，唯一的问题是背，我真的很想念可以站着办公的办公桌……当然，还有同事们。

您在封锁期间有学到什么新技能吗？

没有，虽然我有努力多下厨。

您最想念封锁前的什么事？

酒吧（任何酒吧……）里的一杯冰健力士，还有见会员和保险经纪人。幸运的是，我在担任业务专员时到过很多地方，我很怀念旅行的感觉。

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么呢？

我年轻的时候想要做一名建筑师，所以可能是建筑师，或者从事科学领域。

假期误事

某船舶代理人收到委托人通知称船舶将于7月30日抵港。根据船代的说法，他们已于7月27日将该抵港计划提前通知给了港口和当地海关。然而，出于未知原因，海关官员却未收到该通知。后来，负责处理此事的船代员工去休假了，忘记将船舶抵港计划以及尚未取得海关批准的情况告知办公室其他同事。

此事直到8月8日方才得到跟进，随后海关方作出批准。然而，彼时船舶已经滞留并延误了一个星期，并因此产生了滞期费。

会员应尝试建立一个系统，当同事不在办公室时，可以监控他们的邮件和工作，以免错过重要的事情。当然，这种系统不可能在任何情形下都能发挥作用，但具备这样一个系统是非常好的做法。在本案中，船代面临的索赔共计3万美元，ITIC对此进行了赔付。

水果，而非海鲜

某班轮代理向航运公司预订了两个集装箱，其中一个集装箱装载的货物是香蕉，另一个装载的货物是虾，这两箱货物的交货地在同一国家。

船舶代理为两个集装箱缮制了两份交货单。然而，他们把两份交货单上的放箱参号写反了。当接运香蕉的货车司机前来提箱，并在码头系统中输入详细信息时，提箱申请却遭拒绝，因为集装箱箱号和放箱参号不相符。货车司机随后联系了办公室同事，后者查询了港口系统，以确定放箱参号所对应的正确集装箱的箱号是多少。

该集装箱箱号在港口系统中对应的货物是虾，不是香蕉。但货车司机并未联系航运公司做进一步的确认，只是用笔简单地修改了交货单上的集装箱箱号，这导致本应显示装载香蕉的集装箱箱号的交货单上显示的是装虾集装箱的箱号。因此，货车司机提取了错误的集装箱。直到水果批发商很惊讶地收到这些虾后，这一错误方才被注意到。由于该集装箱未在经兽医检疫的情况下已遭开箱，铅封已被破坏，这票货物要么销毁处理，要么出口回原产国。最终，这票货物被运回，经出售后获得30%残值。

扣除残值后，货值损失为20.5万美元。航运公司与货主达成和解，全额赔付了这笔金额，并基于上述错误向船舶代理提起追偿。ITIC同意

全额赔付索赔金额，条件是船舶代理受让其对接运集装箱的货运公司的追偿权。随后，ITIC向货运公司提起代位求偿。

货运公司主张他们是货运代理。根据他们国家的货运代理条款，其享有限额为50,000特别提款权（约6.8万美元）的责任限制；但如果他们是承运人，承运人的责任限额为每公斤8.33特别提款权，超过了ITIC的索赔金额。货运公司提出以50,000特别提款权和解，ITIC拒绝接受这一和解方案，并向法院提起诉讼。但遗憾的是，虽然法院认定货车司机存在疏忽，但同时也支持了货运公司其作为货运代理的主张，因此，适用50,000特别提款权的责任限额。ITIC提起上诉，上诉法院推翻了原判决。货运公司应认定为承运人。因此，全部索赔金额，以及利息和诉讼费用均由货运公司支付。ITIC共计支付（并从货运公司追偿到）20.5万美元的责任赔款，以及13.5万美元的法律费用。自收到出险通知起至追偿成功，这一理赔案持续了五年之久。

如追偿可行，还是值得一试的，因为追偿到的金额将降低会员的理赔记录。



邮件遗漏

某船舶代理人收到委托人通知，告知目的港发布新规，明确规定装载特定危险货物的船舶不允许进入特定泊位。

委托人指示船代，如果有托运人为危险货物订舱，船代应告知他们，以便他们在必要的情况下做出其他安排。

船代接受了一票货物的订舱，但在订舱时没有意识到该票货物中包含上述新规规定的危险品。订舱后不久，托运人向船代发送了货物的详细信息，表明货物确实为危险货物。但是，接收这封电子邮件的船代公司职员已离职。显然，该职员的邮箱当时无人监管，发给他的电子邮件亦未转发给他的同事。因此，船代和委托人均不知晓该票

货物包含危险品。随后，该票货物在码头交接货，船长同意将该票货物装载上船。

船舶运输途中，船东发现集装箱中装载的是危险货物，并意识到他们将在卸货港遇到问题。他们决定绕航至另一个港口，在那里货物可以转到另一艘船上，停泊在一个可以接收该货物的港口。

委托人向船代索赔5.2万美元，作为因绕航和转船所产生的额外费用的赔偿，并主张绕航和转船是为了

达到减损的目的，如果船舶带着危险货物抵达原定目的港，将产生更高成本。

船代同意他们应该建立一个制度，以保证发送至前职员的电子邮件得到监控，并承认他们显然未能根据委托人的指示向委托人告知危险货物的情况。但无论如何，船长却接受了该危险货物，并未提出异议。

船代与委托人进行了协商，并在ITIC的批准下同意以2.5万美元和解。ITIC对该金额进行了赔付。

地毯商不当得利案

某游艇管理人接到船东指示，要求其结算手工地毯制作人翻新游艇内部地毯的费用。船东对这次翻新工作很满意，并另外订购了一些地毯。

随后，管理人收到供应商针对上述两项业务分别发来的两张发票。管理人将这两张发票登记在他们的系统中，并从船东的资金中划付了这两笔金额。一天后，游艇管理人办公室的另外一个人问游艇船长是否应该向供应商支付地毯更新工作的费用。船长同意付款。游艇管理人再次支付了供应商的发票，但流水号略微

不同。同一发票在系统中输入了两次，这一错误导致供应商收到了重复付款。

当游艇管理人意识到这个问题时，供应商已经将这些钱款用于偿还债务，没有余款可以退还给船东。而且，供应商后来生病住院了。很明显，多付的资金不可能退还了。船东给游艇管理人施加压力，要求管理人将该笔多付的资金拨还给船东。

游艇管理人不得向船东支付9万欧元以赔偿船东因此遭受的损失。ITIC对此向游艇管理人作出了赔付。

WhatsApp引发的麻烦

某船舶经纪人误解船东同意给超量费率打五折，即装载上船的货物超出66,000吨时，超量费按每吨13.5美元计算，而非每吨27美元。这个误解产生的原因是船舶经纪人收到承租人发来的一条消息，该消息是WhatsApp的一段截屏，从表面上看，截图显示船东同意了承租人提出的五折方案。然而，它实际上所载的只是承租人询问船东意思的副本。

后来，承租人多装载了2,940吨货物上船，认为他们将支付超量费39,690美元。船东坚持他们从未同意给超量费率打折，因此认为承租人应支付79,380美元。

为解决争议，承租人全额支付了运费，但以船舶经纪人导致他们相信仅需支付39,690美元为由而向船舶经纪人提起金额为39,690美元的追偿。最后，船舶经纪人与承租人达成和解，ITIC对此进行了赔付。

在接收Whatsapp（或任何其他聊天应用程序）消息时应始终保持警惕——因为截屏可以让读者产生偏离消息本身意图的理解。



超出约定

此前，某船舶经纪人为相同的双方委托人安排订立了一份租约，约定在中国北方港口卸货，卸货范围为青岛至东营之间的1-2个港口。该租约得到了顺利履行。

之后，该承租人告知船舶经纪人，其另有一批货物，拟运至锦州。船舶经纪人遂联系了船东，并基于此前的租约商定了

协议条款。但因临近假期，该协议是在仓促之间达成的。不幸的是，船舶经纪人未能核查该计划目的港是否在此前约定的范围之内——事实上并没有。

在收到航次命令后，船东指出该港口并不在约定范围内。此外，船东也不愿前往，因为锦州港存在结冰可能，船东的船

并非破冰船。

船东最终同意船舶驶往锦州，但要求承租人额外支付2.5万美元运费，并在租约中加入附加条款，就冰区航行相关事宜为船东提供充分保障。

经ITIC同意，船舶经纪人赔偿了承租人损失。幸运的是，船舶抵港时，该港并未结冰。

不稳定的标准

ITIC承保澳大利亚的某一造船工程师，该工程师还代表澳大利亚海事安全局（AMSA）对小型商船进行验船审批，该身份也在ITIC承保范围内。

该造船工程师被指派设计一艘燃料驳船，可装载37,000升燃料。他在设计小型客船方面经验丰富，遂对驳船采用了与客船相同的简化稳定性标准，这没有把燃料电池必须在船体内运行的情况考虑进去。

澳大利亚海事安全局（AMSA）的审核系统的一个特点是验船师可以自行签发稳性计算结果。因此，该计算结果未经第三方校核。在对完工

后的燃料驳船进行稳性负荷试验时，船厂发现该驳船横倾过大。结果，经重估，该驳船获许的承载量只有1.1万升，仅为设计标准的30%。船厂预估纠正该设计错误将需花费25.8万澳元。

ITIC委托了一家独立验船机构对纠正费用进行了评估审核，结果发现该费用公平合理。因此，ITIC对25.8万澳元的费用进行了赔付。

舱单错误

某船舶代理人在起始装货港提交舱单时遗漏申报了一项货物——一艘游艇。在抵达航程的第二个港口时，海关检查员发现了这一错误，进而没收了游艇。

游艇的所有人向法院提起诉讼，要求船东交付货物，或赔偿其50万美元的损失。尽管各方均已尽其最大努力，游艇仍被扣留，索赔金额增至80万美元。

虽然收货人在提起索赔诉讼时并未将船代直接列为被告，但船东向船代另行提起了索赔，索赔金额高达98万美元（80万美元加上诉讼费用）。

最初，船代按12.5万美元的货物价值向收货人提出和解方案，但遭到了收货人的拒绝。最终，收货人接受了25万美元的和解方案——比索赔金额低55万美元。船代向船东赔付了该笔款项，ITIC对此进行了赔付。

注意买家

某船舶经纪人受托协助一位买家参加司法拍卖。拍卖开始之前，买家询问了船舶经纪人其收费标准。船舶经纪人表示，“我们通常按拍卖成交额的1%收费，但可以商量”，买家回复“如果我们买下了船，你们要退还1%佣金中的35%给我们”，船舶经纪人同意了。买家竞标成功，船舶经纪人有权获得7.5万美元的佣金。

尽管船舶经纪人已经将拍卖的“销售条款”提交给了买家，条款载明佣金应由买家支付，但该买家（此前从未经由司法拍卖购买过船舶）却表示，他们此前对佣金金额的确认是基于他们认为佣金将由卖家承担。虽然买家承认船舶经纪人应就其工作获得报酬，但买家所提出的佣金金额比船舶经纪人真正应得的要少得多。船舶经纪人遂向ITIC寻求协助。

最终，船舶经纪人和船东达成了和解，船东支付了十分接近于原约定佣金的款项。

“这是ITIC条款中所规定的条件——船东必须在船壳险和保赔险的保单中将船舶管理人列为共同被保险人。”



读者提问

在上一期《理赔回顾》中，我们邀请大家参与“读者提问”板块。以下是我们所收到的提问中的一部分。请您继续将您的问题发送给我们——我们也非常乐于回答您的提问。您可以发送邮件至 askeditorCR@thomasmiller.com

为什么船东必须在其保险单中将管理人列为共同被保险人？

这是ITIC的条款中所规定的条件——船东必须在其船壳险和保赔险的保单中将船舶管理人列为共同被保险人。原因在于，船舶管理人在全球众多司法管辖区内均被视为船舶的经营者。在船壳险和保赔险保单中具名后，过去船东自行履行船舶管理这一技术职能时所能享有的保险保障亦可涵盖至船舶管理人。将船舶管理人纳入共同被保险人并不会使保险人提供额外的保险保障，因为船东已将其过去自行履行的部分职能分包给第三方了。

船舶管理人需要共同被保，因为相较于船舶价值和/或船东赚得的租金或运费，船舶管理人就管理船舶所收取的费用十分有限。从经济学角度来看，船舶管理费的收费结构并未将管理人另行购买保赔险和船壳与机械险这一情况设想在内。船舶管理人就其高达船舶全部价值（船壳险风险）的利益和可能转嫁至其身上的所有责任（保赔险风险）另行投保的费用令人望而却步，且并无必要——特别是该险种系船东标准海上保险中的一部分，船东无需就此另行支付费用。

此外，根据波罗的海国际航运公会（BIMCO）Shipman 98和/或2009格式协议规定，船东应向管理人提供赔偿保证。若船壳险或保赔险的承保人向船舶管理人提出任何代位求偿，只要不是因船舶管理人的过失所造成的，船东均应对船舶管理人作出赔偿。因此，在其保单上将其船舶管理人列名共同被保险人，对船东而言无疑是符合其最大利益的做法。

ITIC所提供的保险不同于船壳险和保赔险保单项下的保险，记住这点至关重要。ITIC的保险适用于管理人因其在履行管理服务中的过失而对其客户造成损失的情况，而船壳险和保赔险则是在管理人作为船舶的所有人/经营人负有责任时为其提供保障。

总之，共同保险有许多不同的类型，各家保险公司和协会都有自己的叫法——共同被保险人、联合被保险人、附属被保险人、可能面临错误索赔的被保险人（Misdirected Arrow Insured）。管理人应该是有完全保障的，这意味着他们的名字在保单上，且在合同下的权利和义务与船东是分开的。如果管理人不确定是哪些类型的共同被保险人，应与其保险经纪人核实。

ITIC是否曾用船舶经纪人的标准条款予以抗辩索赔？

简单回答，有。

我们发现，像大多数其他服务提供商一样，船舶经纪人也是基于标准服务条款与条件开展业务，这已为人们所普遍接受。在面临索赔时，如有限制其责任范围和金额的条款，船舶经纪人将得以受益。

ITIC的《船舶经纪人标准条款》可从以下链接获取：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/itics-terms-and-conditions-for-ship-brokers-104594/>。

ITIC建议在船舶经纪人订租后的通知中载明客户必须使用的邮箱地址，这对解决重要单证发错地址这一问题有很大帮助。详情请参<https://www.itic-insure.com/knowledge/post-fixture-clause-for-shipbrokers-130662/>。

请注意，本文件系由国际运输中介人协会有限公司出具（注册于英格兰，注册号2725312，简称“ITIC”）。ITIC在澳大利亚的所有业务均由TT Club Mutual Insurance Limited（注册于英格兰，注册号2657093，简称“TT Club”）承保，再分保给ITIC。TT Club成立于英格兰（澳大利亚商业号码：31 129 394 618），并获授权在澳大利亚经营保险业务。国际运输中介人管理有限公司（注册于英格兰，注册号2670020）系TT Club管理人的伦敦代理，经英国审慎监管局授权并受英国金融行为监管局和审慎监管局监管。

欧洲经济区内的业务由UK P&I N.V.承保，再将风险分保给ITIC。Thomas Miller B.V.系UK P&I N.V.的授权代理，经荷兰中央银行（De Nederlandsche Bank，简称“DNB”）授权并受荷兰金融市场管理局（Autoriteit Financiële Markten，简称“AFM”）监管。UK P&I Club N.V.（商会登记号：73217484）和Thomas Miller B.V.（商会登记号：72109106）均注册于荷兰，注册办公所在地：Wilhelminalade 953A, 3072 AP Rotterdam, The Netherlands.

如需ITIC提供的任何产品、服务或保险的更多信息，请通过以下方式联系Charlotte Kirk：
国际运输中介人协会有限公司，英国伦敦苏乔奇街90号（邮编EC3M 4ST）
电话+ 44 (0)20 7338 0150 邮箱 ITIC@thomasmiller.com 网址 itic-insure.com
2020版权归国际运输中介人协会有限公司所有



itic-insure.com



+44 (0)20
7204 2928



@ITICLondon



[linkedin.com/company/
international-transport-
intermediaries-club-itic/](https://www.linkedin.com/company/international-transport-intermediaries-club-itic/)