

# 理賠回顧



第3頁 →

## 郵件詐騙警告

第6頁 →

## WhatsApp引發的麻煩

本期內容：

- 02 取得書面指示
- 03 電郵詐騙
- 04 人物訪談：Robert Sniffen
- 05 班輪代理貨櫃混淆
- 06 郵件遺漏
- 07 船代預訂泊位
- 08 卸貨港不在約定範圍

歡迎閱讀ITIC《理賠回顧》秋季刊。自上一期《理賠回顧》發佈之後，所有人似乎都經歷了各種封鎖和旅行限制，其中還有很多人需要在家辦公。這些限制一開始可能造成了一些困難，但現在我們似乎都已經習慣了。事實上，在今年三月後ITIC已經透過視訊方式，最近剛召開第二次董事會會議。

《理賠回顧》精選了ITIC近期處理的一些案件，希望這些案例能引起會員的關注，幫助會員發現到潛在問題，避免在自身的業務經營中發生類似情形。

為幫助我們的會員度過這一前所未有的時期，ITIC發佈了一系列防損刊物。網站上針對新型冠狀病毒疫情的資訊特地開設了一個網頁：<https://www.itic-insure.com/knowledge/covid-19-information-and-resources>，包含了給予船舶管理人、經紀人和代理人的通函，以及一份預防新冠病毒疫情所致損失的業務檢查清單：<https://www.itic-insure.com/knowledge/itic-circular-coronavirus-loss-prevention-checklist-152100>。

此外，我們還注意到詐騙案的數量有所增加，建議您瀏覽ITIC網站上預防詐騙所致損失專區查看相關資訊：<https://www.itic-insure.com/knowledge/fraud>

在上一期的《理賠回顧》中，我們增加了“讀者提問”的版塊，特此感謝所有提出問題的讀者。如您有任何問題，歡迎發送郵件至[askeditorCR@thomasmiller.com](mailto:askeditorCR@thomasmiller.com) 提問。

編者按

## 代價高昂的好意

ITIC的某會員是一家海事諮詢公司，為鋼卷貨物的積載提供積載和繫固計畫方面的意見。

該海事諮詢公司接受了某客戶的委託——雙方有過多年合作經驗，關係十分良好。

鑒於雙方之間的友好合作關係，該海事諮詢公司在僅收到客戶口頭指示的情況下，安排並核准採用“橫向”方式（與船的中心線成直角）積載鋼卷貨物，因為這種積載方式可以提高裝貨量。考慮到貨艙結構，再配合額外的綁紮，這種方式是合理的。

船舶遭遇了十分惡劣的海況，最終貨堆倒塌。這一事故引起了金額超過150萬美元的索賠。隨後，在委託人的保險公司的部分追償行動中，認為顧問公司應負有責任。

不幸的是，客戶從未對其同意橫向積載的指示作出過書面確認。然而，還有各種其他事實有利於海事顧問的案件辯護，包括在他們的經營條款中含有一條責任限制條款。

ITIC支持該海事諮詢公司的抗辯，包括取得獨立協力廠商的意見，以支持其橫向積載的觀點。

經過長達五年的調查和協商，ITIC最終為該海事諮詢公司成功抗辯，賠償金額為50,000歐元。

這個案例很好地說明了，即使您最信任的客戶並不打算向您索賠，他們的保險人或其他協力廠商也會提起索賠。會員應當始終謹記取得書面指示，否則，您可能會為自己的“好意”付出昂貴的代價。

# 發生在中國的大麻煩



某船舶管理公司負責監督一艘船舶在中國船廠的修理工作。2018年8月10日，該船舶管理公司收到了船廠的“Azula”發來的有關支付第一筆修理費的郵件。

“Azula”所提供的銀行帳戶資訊是之前用過的帳戶資訊。計畫付款日期為8月14日。

但8月13日，“Azula”又發來一封郵件，表示由於伊朗客戶的問題，管理層要求經由其他付款途徑支付第一筆修理費。然而，這個“Azula”是假冒的，郵箱地址中的“irn”被改成了“im”，但船舶管理公司並未注意到這點。

結果，在等待“Azula”提供新的銀行帳戶資訊，船舶管理公司中止了第一筆款項的支付。假Azula寄來的偽造新發票採用的是與原發票一樣的範本。船舶管理公司信以為真，於2018年8月14日安排了付款。

8月16日，假冒Azula/駭客寄來一份附有技術檢驗員簽名的對帳單，確認收到上述款項。

後續調查發現，船廠和船舶管理公司雙方的系統均遭到了駭客入侵。

8月22日，真正的Azula寄來發票。該發票此前遭到了駭客的攔截，並被替換成了偽造發票和虛假的銀行帳戶資訊。

船舶管理公司一共向駭客支付了兩次款項，合計金額為500,000美元。由於船廠從未收到付款，他們向船東提起了索賠。經與船廠協商，ITIC最終得以將索賠金額降至360,000美元，因為船廠亦存在使其系統遭駭客入侵的部分疏失。ITIC賠付了這筆款項。

雖說是老生常談，但任何銀行帳戶的變更都暗示了詐騙的可能，必須通過電話進行確認。不要使用郵件裡的電話號碼，因為那也有可能是詐騙者提供的。

## 電郵詐騙

某船舶經紀人發現他們將36萬美元的運費錯付給了其他人。

該船舶經紀人和船東通過郵件往來溝通了銀行帳戶資訊，也通過電話進行了確認。但船舶經紀人收到的最後一封郵件是駭客發送的。該郵件使用的語言和表述與之前的溝通完全相同，郵件指示了銀行帳戶資訊的變更。

船舶經紀人在款項已然匯出後，方才發現船東郵箱地址中的“i”被替換成了“l”。

儘管他們在錢匯出帳戶之後很快就發現了這個錯誤，並立即打電話給銀行，但該款項已被駭客轉出。

款項一旦匯出，就很難再追回。因此，匯款時保持警覺是至關重要的。會員應當始終謹記通過經驗證的電話號碼確認變更後的新銀行帳戶資訊。駭客發來的郵件中的電話號碼一定是駭客自己的。



ITIC已經理賠了多起郵件遭駭入的案件，並就此給出了防損建議，具體可見網站上的詐騙專區：<https://www.itic-insure.com/knowledge/fraud>。請各會員務必保持警惕。



## 人物訪談

# Robert Sniffen



ITIC理賠人員的定期人物訪談系列第二期迎來的訪談對象是**Robert Sniffen**董事。在與《理賠回顧》編輯的座談中，Robert為我們介紹了他處理過的最為難忘的理賠案，還講述了他特別討厭的小事——那真的特別煩人！

### 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。我從未想過會在家辦公度過二十周年的紀念日。

### 您是如何平衡理賠工作和您的其他職責的？

憑經驗，以及有一個好的IT系統來幫助你有效地管理時間。另外，我們公司內部專門負責理賠的團隊擁有豐富的知識，他們總是樂意提供幫助。

### 理賠時最大的挑戰是什麼？

報案通知不清楚。有時候我們收到的出險通知只是一個郵件串，而且解釋的內容不多——可能難以理解。感謝ITIC發佈了[簡明理賠指南](#)，這個問題改善了很多。

### 能介紹一下您處理過的最難忘的理賠案嗎？

我接觸的理賠案太多了，很難說哪個最難忘。可以說一個針對造船工程師提起的人身傷害索賠。在ITIC所承保的某造船工程師設計的遊艇上，有個人於船內摔倒了，並就此提出了人身損害索賠。但他們略去了一個重要事實，那就是那個人是在跨年派對上摔倒的，且當時他們喝了很多酒！

### 您有什麼尚未實現的人生抱負或未來目標嗎？

除了太空，我想多旅行，多看看地球上的風景。

### 您最喜歡的格言是什麼？

我沒有什麼真正最喜歡的格言，不過封鎖期間我和孩子們看了很多星際大戰的電影，我很喜歡尤達在《帝國大反擊》裡說的“做，或者不做，沒有試試”。

### 您的愛好和最喜歡的消遣方式是什麼？

封鎖前，我喜歡去健身房。最近開始打起了高爾夫（現在封鎖政策所有放鬆），另外我現在已經到了身體不適合打籃球的年紀了，雖然大學時代常打。我還喜歡讀書、看電影、陪孩子。

### 您最喜歡的食物是什麼？

各種食物我都喜歡，但如果只選一個的話，我選擇泰國菜，墨爾本有個叫“Chin Chin”的餐廳非常棒。

### 您最喜歡哪部電影？

太多了，沒法選，取決於我的心情。可以是《肖申克的救贖》、《教父》或者《回到未來三部曲》和《星球大戰經典三部曲》。除了恐怖電影，我什麼電影類型都喜歡。

### 您最近讀過哪些書或下載過什麼音樂呢？

我準備開始讀《閃靈》（史蒂芬·金），我沒看過電影（請看我上個問題的回答！）。如果我太害怕，我家冰箱的空間應該夠我躲進去。我現在不怎麼聽音樂，不過經常聽播客。強烈推薦“Off Menu（私房菜單）”這個頻道，還有“You're Dead To Me（對我而言你已經死了）”（歷史）和“The Infinite Monkey Cage（無限猴子籠）”（科學）。

### 您有什麼特別討厭的小事嗎？

那些總是“照本宣科”的人……除了這點，我對大部分事情都很包容。

### 您對於這個封鎖期間在家辦公的政策是什麼看法？

剛開始是個挑戰，不過很快就適應了，唯一的問題是我的背，我真的很想念可以站著辦公的辦公桌……當然，還有同事們。

### 您在封鎖期間有學到什麼新技能嗎？

沒有，雖然我有努力多下廚。

### 您最想念封鎖前的什麼事？

酒吧（任何酒吧……）裡一杯冰的黑啤酒，還有見會員和保險經紀人。幸運的是，我在擔任業務專員時到過很多地方，我很懷念旅行的感覺。

### 如果不在ITIC工作，您可能會在做什麼呢？

我年輕的時候想要做一名建築師，所以可能是建築師，或者從事科學領域。

## 假期誤事

某船舶代理人收到委託人通知稱船舶將於7月30日抵港。根據船代的說法，他們已於7月27日將該抵港計畫提前通知給了港口和當地海關。然而，出於未知原因，海關官員卻未收到該通知。後來，負責處理此事的船代員工去休假了，忘記將船舶抵港計畫以及尚未取得海關批准的情況告知辦公室其他同事。

此事直到8月8日方才得到跟進，隨後海關方作出批准。然而，彼時船舶已經滯留並延誤了一個星期，並因此產生了延滯費。

會員應嘗試建立一個系統，當同事不在辦公室時，可以監控他們的郵件和工作，以免錯過重要的事情。當然，這種系統不可能在任何情形下都能發揮作用，但具備這樣一個系統是非常好的做法。在本案中，船代面臨的索賠共計3萬美元，ITIC對此進行了賠付。

## 水果，而非海鮮

某班輪代理向航運公司預訂了兩個貨櫃，其中一個貨櫃裝載的貨物是香蕉，另一個裝載的貨物是蝦，這兩櫃貨物的交貨地在同一國家。

船舶代理為兩個貨櫃繕制了兩份交貨單。然而，他們把兩份交貨單上的放櫃參號寫反了。當接運香蕉的貨車司機前來提櫃，並在碼頭系統中輸入詳細資訊時，提箱申請卻遭拒絕，因為貨櫃櫃號和放櫃參號不相符。貨車司機隨後聯繫了辦公室同事，後者查詢了港口系統，以確定放櫃參號所對應的正確貨櫃的櫃號是多少。

該貨櫃櫃號在港口系統中對應的貨物是蝦，不是香蕉。但貨車司機並未聯繫航運公司做進一步的確認，只是用筆簡單地修改了交貨單上的貨櫃櫃號，這導致本應顯示裝載香蕉的貨櫃櫃號的交貨單上顯示的是裝蝦貨櫃的櫃號。因此，貨車司機提取了錯誤的貨櫃。直到水果批發商很驚訝地收到這些蝦後，這一錯誤方才被注意到。由於該貨櫃未經獸醫檢疫的情況下已遭開櫃，鉛封已被破壞，這票貨物只能銷毀處理，或是出口退運回原產國。最終，這票貨物被運回，經出售後獲得30%殘值。

扣除殘值後，貨價損失為20.5萬美元。船公司與貨主達成和解，全額賠付了這筆金額，並基於上述錯誤向船舶代理提起追償。ITIC同意

全額賠付索賠金額，條件是船舶代理受讓其對接運貨櫃的貨運公司的追償權。隨後，ITIC向貨運公司提起代位求償。

貨運公司主張他們是貨運代理。根據他們國家的貨運代理條款，其享有限額為50,000特別提款權（約6.8萬美元）的責任限制；但如果他們是承運人，承運人的責任限額為每公斤8.33特別提款權，超過了ITIC的索賠金額。貨運公司提出以50,000特別提款權和解，ITIC拒絕接受這一和解方案，並向法院提起訴訟。但遺憾的是，雖然法院認定貨車司機存在疏忽，但同時也支持了貨運公司其作為貨運代理的主張，因此，適用50,000特別提款權的責任限額。ITIC提起上訴，上訴法院推翻了原判決。貨運公司應認定為承運人。因此，全部索賠金額，以及利息和訴訟費用均由貨運公司支付。ITIC共計支付（並從貨運公司追償到）20.5萬美元的責任賠款，以及13.5萬美元的法律費用。自收到出險通知起至追償成功，這一理賠案持續了五年之久。

如追償可行，還是值得一試的，因為追償到的金額將降低會員的理賠記錄。



## 郵件遺漏

某船舶代理人收到委託人通知，告知目的港發佈新規，明確規定裝載特定危險貨物的船舶不允許進入特定泊位。

委託人指示船代，如果有托運人為危險貨物訂艙，船代應告知他們，以便他們在必要的情況下做出其他安排。

船代接受了一票貨物的訂艙，但在訂艙時沒有意識到該票貨物中包含上述新規定的危險品。訂艙後不久，托運人向船代發送了貨物的詳細資訊，表明貨物確實為危險貨物。但是，接收這封電子郵件的船代公司職員已離職。顯然，該職員的郵箱當時無人監管，發給他的電子郵件亦未轉發給他的同事。因此，船代和委託人均不知曉該票

貨物包含危險品。隨後，該票貨物在碼頭交接貨，船長同意將該票貨物裝載上船。

船舶運輸途中，船東發現貨櫃中裝載的是危險貨物，並意識到他們將在卸貨港遇到問題。他們決定繞航至另一個港口，在那裡貨物可以轉到另一艘船上，停泊在一個可以接收該貨物的港口。

委託人向船代索賠5.2萬美元，作為因繞航和轉船所產生的額外費用的賠償，並主張繞航和轉船是為了

達到減損的目的，如果船舶帶著危險貨物抵達原定目的港，將產生更高成本。

船代同意他們應該建立一個制度，以保證發送至前職員的電子郵件得到監控，並承認他們顯然未能根據委託人的指示向委託人告知危險貨物的情況。但無論如何，船長卻接受了該危險貨物，並未提出異議。

**船代與委託人進行了協商，並在ITIC的批准下同意以2.5萬美元和解。ITIC對該金額進行了賠付。**

## 地毯商不當得利案

某遊艇管理人接到船東指示，要求其結算手工地毯製作人翻新遊艇內部地毯的費用。船東對這次翻新工作很滿意，並另外訂購了一些地毯。

隨後，管理人收到供應商針對上述兩項業務分別發來的兩張發票。管理人將這兩張發票登記在他們的系統中，並從船東的資金中支付了這兩筆金額。一天後，遊艇管理人辦公室的另外一個人問遊艇船長是否應該向供應商支付地毯更新工作的費用。船長同意付款。遊艇管理人再次支付了供應商的發票，但流水號略微

不同。同一發票在系統中輸入了兩次，這一錯誤導致供應商收到了重複付款。

當遊艇管理人意識到這個問題時，供應商已經將這些錢款用於償還債務，沒有餘款可以退還給船東。而且，供應商後來生病住院了。很明顯，多付的資金不可能退還了。船東給遊艇管理人施加壓力，要求管理人將該筆多付的資金匯還給船東。

**遊艇管理人不得不向船東支付9萬歐元以賠償船東因此遭受的損失。ITIC對此向遊艇管理人作出了賠付。**

## WhatsApp引發的麻煩

某船舶經紀人誤解船東同意給超量費率打五折，即裝載上船的貨物超出66,000噸時，超量費按每噸13.5美元計算，而非每噸27美元。這個誤解產生的原因是船舶經紀人收到承租人發來的一條消息，該消息是WhatsApp的一段截屏，從表面上看，截圖顯示船東同意了承租人提出的五折方案。然而，它實際上所載的只是承租人詢問船東意思的副本。

後來，承租人多裝載了2,940噸貨物上船，認為他們將支付超量費39,690美元。船東堅持他們從未同意給超量費率打折，因此認為承租人應支付79,380美元。

為解決爭議，承租人全額支付了運費，但以船舶經紀人導致他們相信僅需支付39,690美元為由而向船舶經紀人提起金額為39,690美元的追償。最後，船舶經紀人與承租人達成和解，ITIC對此進行了賠付。

在接收Whatsapp（或任何其他聊天應用程式）消息時應始終保持警覺——因為截屏可以讓讀者產生偏離消息本身意圖的理解。



## 超出約定

此前，某船舶經紀人為相同的雙方委託人安排訂立了一份租約，約定在中國北方港口卸貨，卸貨範圍為青島至東營之間的1-2個港口。該租約順利履行。

之後，該承租人告知船舶經紀人，其另有一批貨物，擬運至錦州。船舶經紀人遂聯繫了船東，並基於此前的租約商定了

協議條款。但因臨近假期，該協定是在倉促之間達成的。不幸的是，船舶經紀人未能核查該計畫目的港是否在此前約定的範圍之內——事實上並沒有。

在收到航次命令後，船東指出該港口並不在約定範圍內。此外，船東也不願前往，因為錦州港存在結冰可能，船東的船舶並非破冰船。

船東最終同意船舶駛往錦州，但要求承租人額外支付2.5萬美元運費，並在租約中加入附加條款，就冰區航行相關事宜為船東提供充分保障。

**經ITIC同意，船舶經紀人賠償了承租人損失。幸運的是，船舶抵港時，該港並未結冰。**

## 不穩定的標準

ITIC承保澳大利亞的某一造船工程師，該工程師還代表澳大利亞海事安全局（AMSA）對小型商船進行驗船審核，該身份也在ITIC承保範圍內。

該造船工程師被指派設計一艘燃料駁船，預計裝載37,000公升燃油。他在設計小型客船方面經驗豐富，遂對駁船採用了與客船相同的簡化穩定性標準，這沒有把燃料電池必須在船體內運行的情況考慮進去。

澳大利亞海事安全局（AMSA）的審核系統的一個特點是驗船師可以自行簽發穩定性計算結果。因此，該計算結果未經第三方校核。在船廠對

完工後的燃料駁船進行穩性負荷試驗時，發現該駁船橫傾過大。結果，經重估，該駁船允許的裝載量只有1.1萬公升，僅為設計標準的30%。船廠預估糾正該設計錯誤將需花費25.8萬澳元。

ITIC委託了一家獨立驗船機構對糾正費用進行了評估審核，結果發現該費用公平合理。因此，ITIC賠付了25.8萬澳元的費用。

## 倉單錯誤

某船舶代理人在起始裝貨港提交倉單時遺漏申報了一項貨物——一艘遊艇。在抵達航程的第二個港口時，海關檢查員發現了這一錯誤，進而沒收了遊艇。

遊艇的所有人向法院提起訴訟，要求船東交付貨物，或賠償其50萬美元的損失。儘管各方均已盡其最大努力，遊艇仍被扣留，索賠金額增至80萬美元。

雖然收貨人在提起索賠訴訟時並未將船代直接列為被告，但船東向船代另行提出求償，索賠金額高達98萬美元（80萬美元加上訴訟費用）。

最初，船代按12.5萬美元的貨物價值向收貨人提出和解方案，但遭到了收貨人的拒絕。最終，收貨人接受了25萬美元的和解方案——比索賠金額低55萬美元。船代向船東賠付了該筆款項，ITIC對此進行了賠付。

## 注意買家

某船舶經紀人受託協助一位買家參加司法拍賣。拍賣開始之前，買家詢問了船舶經紀人其收費標準。船舶經紀人表示，“我們通常按拍賣成交額的1%收費，但可以商量”，買家回復“如果我們買下了船，你們要退還1%佣金中的35%給我們”，船舶經紀人同意了。買家競標成功，船舶經紀人有權獲得7.5萬美元的佣金。

儘管船舶經紀人已經將拍賣的“銷售條款”提交給了買家，條款載明佣金應由買家支付，但該買家（此前從未經由司法拍賣購買過船舶）卻表示，他們此前對佣金金額的確認是基於他們認為佣金將由賣家承擔。雖然買家承認船舶經紀人應就其工作獲得報酬，但買家所提出的佣金金額比船舶經紀人真正應得的要少得多。船舶經紀人遂向ITIC尋求協助。

**最終，船舶經紀人和船東達成了和解，船東支付了十分接近于原約定佣金的款項。**

“這是ITIC條款中所規定的條件——船東必須在船殼險和保賠險的保單中將船舶管理人列為共同被保險人。”



## 讀者提問

在上一期《理賠回顧》中，我們邀請大家參與“讀者提問”板塊。以下是我們所收到的提問中的一部分。請您繼續將您的問題發送給我們——我們也非常樂於回答您的提問。您可以發送郵件至 [askeditorCR@thomasmiller.com](mailto:askeditorCR@thomasmiller.com)

### 為什麼船東必須在其保險單中將管理人列為共同被保險人？

這是ITIC的條款中所規定的條件——船東必須在其船殼險和保賠險的保單中將船舶管理人列為共同被保險人。原因在於，船舶管理人在全球眾多司法管轄區內均被視為船舶的經營人。在船體險和保賠險保單中具名後，過去船東自行履行船舶管理這一技術職能時所能享有的保險保障亦可涵蓋至船舶管理人。將船舶管理人納入共同被保險人並不會使保險人提供額外的保險保障，因為船東已將其過去自行履行的部分職能分包給協力廠商了。

船舶管理人需要共同被保，因為相較於船舶價值和/或船東賺得的租金或運費，船舶管理人就管理船舶所收取的費用十分有限。從經濟學角度來看，船舶管理費的收費結構並未將管理人另行購買保賠險和船殼與機械險這一情況設想在內。船舶管理人就其高達船舶全部價值（船殼險風險）的利益和可能轉嫁至其身上的所有責任（保賠險風險）另行投保的費用令人望而卻步，且並無必要——特別是該險種系船東標準海上保險中的一部分，船東無需就此另行支付費用。

此外，根據波羅的海國際航運公會（BIMCO）Shipman 98和/或2009格式協議規定，船東應向管理人提供賠償保證。若船殼險或保賠險的承保人向船舶管理人提出任何代位求償，只要不是因船舶管理人的過失所造成的，船東均應對船舶管理人作出賠償。因此，在其保單上將其船舶管理人列名共同被保險人，對船東而言無疑是符合其最大利益的做法。

ITIC所提供的保險不同於船殼險和保賠險保單項下的保險，記住這點至關重要。ITIC的保險適用於管理人因其在履行管理服務中的過失而對其客戶造成損失的情況，而船殼險和保賠險則是在管理人作為船舶的所有人/經營人負有責任時為其提供保障。

總之，共同保險有許多不同的類型，各家保險公司和協會都有自己的叫法——共同被保險人、聯合被保險人、附屬被保險人、可能面臨錯誤索賠的被保險人（Misdirected Arrow Insured）。管理人應該是有完全保障的，這意味著他們的名字在保單上，且在契約下的權利和義務與船東是分開的。如果管理人不確定是哪些類型的共同被保險人，應與其保險經紀人討論。

### ITIC是否曾用船舶經紀人的標準條款予以抗辯索賠？

簡單回答，有。

我們發現，像大多數其他服務提供者一樣，船舶經紀人也是基於標準服務條款與條件開展業務，這已為人們所普遍接受。在面臨索賠時，如有限制其責任範圍和金額的條款，船舶經紀人將得以受益。

ITIC的《船舶經紀人標準條款》可從以下連結獲取：  
<https://www.itic-insure.com/knowledge/itics-terms-and-conditions-for-ship-brokers-104594/>

ITIC建議在船舶經紀人訂租後的通知中載明客戶必須使用指定的郵箱位址，這對解決重要單證發錯地址這一問題有很大幫助。詳情請參：  
<https://www.itic-insure.com/knowledge/post-fix-structure-clause-for-shipbrokers-130662/>

請注意，本文件由國際運輸仲介人協會有限公司出具（註冊於英格蘭，註冊號2725312，簡稱“ITIC”）。ITIC在澳大利亞的所有業務均由TT Club Mutual Insurance Limited（註冊於英格蘭，註冊號2657093，簡稱“TT Club”）承保，再分保給ITIC。TT Club成立於英格蘭（澳大利亞商業號碼：31 129 394 618），並獲授權在澳大利亞經營保險業務。國際運輸仲介人協會有限公司（註冊於英格蘭，註冊號2670020）係TT Club管理人的倫敦代理，經英國審慎監管局授權並受英國金融行為監管局和審慎監管局監管。歐洲經濟區內的業務由UK P&I N.V.承保，再將風險分保給ITIC。Thomas Miller B.V.系UK P&I N.V.的授權代理，經荷蘭中央銀行（De Nederlandsche Bank，簡稱“DNB”）授權並受荷蘭金融市場管理局（Autoriteit Financiële Markten，簡稱“AFM”）監管。

UK P&I Club N.V.（商會登記號：73217484）和Thomas Miller B.V.（商會登記號：72109106）均註冊於荷蘭，註冊辦公所在地於：Wilhelminkade 953A, 3072 AP Rotterdam, The Netherlands。

如需ITIC提供的任何產品、服務或保險的更多資訊，請透過以下方式聯繫Charlotte Kirk：  
國際運輸仲介人協會有限公司，英國倫敦芬徹奇街90號（郵編EC3M 4ST）  
電話+44 (0)20 7338 0150 郵箱 [ITIC@thomasmiller.com](mailto:ITIC@thomasmiller.com) 網址 [itic-insure.com](http://itic-insure.com)  
2020版權歸國際運輸仲介人協會有限公司所有



[itic-insure.com](http://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/)