

107

秋季
Autumn
2014



Institute of Seatrtransport

海 運 學 會

SEAVIEW

海運季刊

JOURNAL OF THE INSTITUTE OF SEATRANSPORT

簡介香港《船舶航行監察服務員》的訓練

ICSHK COLUMN - Ship Lease Finance



VALLES STEAMSHIP CO., LTD.

www.vallesgroup.com

HONG KONG

Valles Steamship Co., Ltd.
61st Floor, Room 6111-12, The Center,
99 Queen's Road Central, Hong Kong.
Telephone: (852) 2877-9189
Facsimile: (852) 2868-4014
E-Mail: hongkong@vallesfleet.com

CANADA

Valles Steamship (Canada) Ltd.
#1160 Guinness Tower,
1055 West Hastings Street,
Vancouver, B.C. V6E 2E9 Canada.
Telephone: (604) 687-3288
Facsimile: (604) 687-0833
E-Mail: vancouver@vallesfleet.com

JAPAN

Valles Steamship Co., Ltd.
4-16-7-101 Nakameguro,
Meguro-Ku,
Tokyo 153-0061 Japan.
Telephone: (81-3) 5721-8981
Facsimile: (81-3) 5721-8983
E-Mail: tokyo@vallesfleet.com

CHINA

Valles Steamship Co., Ltd.
Shanghai Representative Office
Room 2404,
Shanghai Times Square Office Building,
93 Huai Hai Zhong Road, Shanghai 200021 China.
Telephone: (86-21) 6445-9993
Facsimile: (86-21) 6472-0893
E-Mail: shanghai@vallesfleet.com





With JLT, we sleep well
and trade in safe waters.

Client first, always.

JLT is one of the world's largest providers of insurance, reinsurance and employee benefits related advice, brokerage and associated services. Our client proposition is built upon our deep specialist knowledge, client advocacy, tailored advice and service excellence. Together, we place our clients first, champion independent thinking and expect to be judged on the results we deliver.

JLT has offices in 39 territories with some 9,000 employees supported by the JLT International Network enabling us to offer risk management and employee benefits solutions in over 135 countries.

For more information, please contact:

HONG KONG	Helen Tang	+852 2864 2658
	Alex Poon	+852 2864 8928
GUANGZHOU	Grace Lan	+86 (20) 6681 4801
SHANGHAI	Mary Ma	+8621 6058 2128
BEIJING	Tessie Tang	+8610 6467 6199 ext. 198

**ASIA PACIFIC
MIDDLE EAST
LONDON
NORTH AMERICA**

Aman Dhillon	+65 6411 9904
John O'Flaherty	+971 4 369 7880
Mark Absalom	+44 (0)20 7558 3347
David Leitch	+1 604 640 4260

✉ jltcmr_marine@jltasia.com

🌐 www.jltasia.com

Risk and Insurance – Broking | Consultancy | Claims Management | Specialist Products

We serve. We care. We deliver.



目錄

3	ICSHK Column - Ship Lease Finance (Institute of Chartered Shipbrokers, Hong Kong Branch)	Douglas Bulloch / Jonathan Silver
8	簡介香港《船舶航行監察服務員》的訓練	梁永順
10	Letter to the Editor	
15	認可資歷展現實力	
16	2008 年以來國際乾散貨運輸市場簡要回顧 (2)	王守仁
23	Law Column - Vessel arrest in Hong Kong - a means to enforce a maritime arbitration award via the backdoor? M/V 'ALAS', subsequently renamed as 'KOMBOS' [2014] HKCU 1698	Rory Macfarlane
25	本地船員的船長牌考試困難	林傑
30	蘇伊士運河安全情況	MAST
34	海上運輸－香港環保廢料	劉銳業
35	AA TALK 150 Years Of The York-Antwerp Rules	Raymond T C Wong
38	Notice For Special Issue Of Seaview	

SEAVIEW 海運季刊

海運學會名譽會長如下：

蘇海文先生 曹文錦先生 董建成先生 崔崇堯先生
杜寶明先生 程義先生 曹慰德先生 顧建綱先生
趙世光先生 潘裕國先生 顧建舟先生 蘇新剛先生
鄭承忠先生 劉俊成先生 高彥明先生 廖漢波先生
張良先生 吳昌正先生 李樺先生 黃偉倫先生

海運學會2012/2014 年度理事如下：

主席：蘇平治 榮譽主席：王德超
副主席（內務）：張迅文 秘書（英文）：朱力飛
副主席（外務）：陳家迅 秘書（中文）：陳嘉豪
副主席（總務）：林傑 財政：張佩貞
其他理事：張嘉尹、何明輝、顧之灝、劉銳業、
李佩珊、李經德、李耀光、彭惠勇、
鄧慧齡、杜永成、王世發、胡明、
袁頌雅

法律顧問：

陳榮堯

編輯委員會：

林傑、李耀光、鄧崇堯、馮佳培、王德超、伍占美、
黃治中、戴錫璽、Jon W. Zinke、Paul Apostolis、
翟玉英、秦俊浩、劉銳業

本刊為海運學會季刊，免費寄與各會員及有關團體。未經
出版人書面同意不可以任何形式複製本刊物。本刊物是領導
學術期刊以英文和中文述及大中華的海事和航運事宜，所有
文章已經評核。本刊物所有文章只代表作者個人觀點或意見。
編輯委員會並不負責文章內容所引起的一切法律責任。本刊
所有文章，文責自負。——編輯委員會啟

非賣品

©版權所有，不得翻載

通訊地址：香港上環干諾道中 152-155 號

招商局大廈 16 樓 1605-7C 室

香港郵政總局信箱 6081 號

電話：(852) 2581 0003 傳真：(852) 2581 0004

網址：www.seatransport.org

電郵：info@seatransport.org

Honorary Presidents of the Institute :

Dr. H. Sohmen, Mr. Frank Tsao, Mr. C.C. Tung, Mr. Tsui Shung Yiu, Mr. Du Bao Ming,
Mr. Andrew Chen, Mr. Frederick Tsao, Mr. Kenneth Koo, Mr. George Chao, Mr. Stephen Pan,
Mr. David Koo, Mr. Su Xin Gang, Mr. Edward Cheng, Mr. C. C. Liu, Mr. Gao Yan Ming,
Mr. Francis H. P. Liu, Mr. Zhang Liang, Mr. Wu Chang Zheng, Mr. Li Hua, Mr. Michael W.L. Wong
2012/2014 Executive Committee Members are as follows :

Chairman : So Ping Chi Chairman (Emeritus) : Wong Tak Chiu, Raymond
Vice Chairman (Internal Affairs) : Cheung Shun Man, Manson Secretary (English) : Chu Lik Fei, Terry
Vice Chairman (External Affairs) : Chan Carson, Roy Secretary (Chinese) : Chan Ka Ho, Davin
Vice Chairman (General Affairs) : Lam Kit Treasurer : Cheung Pui Ching, Vivian
Other Executive Committee Members : Cheung Ka Wan Karen, Ho Ming Fai Jason,
Koo Tse Hau Wellington, Lau Yui Yip Joseph, Lee Pui Shan Jenny, Li King Tak Allen,
Li Yiu Kwong Stephen, Pang Wai Yung Norman, Tang Wai Ling Helen, To Wing Sing,
Wong Sai Fat, Wu Ming Eric, Yuen Chung Ah Michael.
Legal Adviser : Chan Weng Yew, Andrew

Editorial Board :

Lam Kit, Li Yiu Kwong, Tang Shung Tse, Gilbert Feng, Raymond Wong, Jimmy Ng, Wong Chi Chung,
Tai Sik Kwan, Jon W. Zinke, Paul Apostolis, Brenda Chark, Barry Chen, Joseph Lau.

"SEAVIEW" is the official quarterly journal of the Institute of Seatransport and is distributed free of charge to all members of the Institute and related organisations. No part of this publication may be reproduced in any form without the written permission of the publishers. The Journal of the Institute of Seatransport is a leading scholarly journal in the English and Chinese languages on maritime and shipping affairs in Greater China. All contributions are refereed. All opinions or views stated in "SEAVIEW" are those of the respective authors and do not necessarily reflect the views and opinions of the editor or publishers. No responsibility can be accepted for any errors or omissions.

Not for sale ©copyright reserved

Correspondence Address: Room 1605-7C, China Merchants Building, 152-155 Connaught Road C, H.K.
G.P.O. Box 6081, Hong Kong

Telephone : (852) 2581 0003

Fax : (852) 2581 0004

Website : www.seatransport.org

E-mail : info@seatransport.org

承印：鴻潤印刷公司

地址：香港黃竹坑業興街 11 號

南匯廣場 B 座 10 樓 1016-B 室

電話：(852) 2552 7008

傳真：(852) 2552 6384

電郵：hungyuenprinting@gmail.com

Printed By : Hung Yuen Printing Press

Address : Unit 1016-B, 10/F., Tower B, South Mark

11, Yip Hing Street, Wong Chuk Hang, Hong Kong.

Telephone : (852) 2552 7008

Fax : (852) 2552 6384

E-mail : hungyuenprinting@gmail.com

ICSHK Column - Ship Lease Finance (Institute of Chartered Shipbrokers, Hong Kong Branch)

Douglas Bulloch / Jonathan Silver

To lease or buy?

To the new ship operator the shipping business can be a complex affair, partly because it is an intrinsically international business, but also because behind the formalities of flags and rival operating companies, technicalities of ownership itself can be very confusing. On the one hand the legal meaning of ownership is clear-cut, but on the other hand the principle mediator of corporate control – the lease – has several forms, each of which intersect the relationship between effective control and true ownership at different points.

The question of whether to lease – as opposed to buy – a ship is ultimately a commercial one, and is answered by first understanding what the ship operator wants. In the first instance, it may be the only option, where funds are insufficient or debt financing is unavailable for any reason. However, even if sufficient funds can be raised for an outright purchase, it may nevertheless be advantageous to contract for the lease of a vessel instead.

Finance or operating lease?

The least complicated arrangement is a contract hire agreement. The ship, fully equipped and crewed, is hired for

a specific period of time, then returned. The contract under which this might be agreed is called a ‘lease’ (or perhaps to use a more nautical term, the ‘charter’) but is a relatively straight forward contractual arrangement and leaves the lessee as user of the ship unencumbered by long term administrative or financial liabilities. The vessel continues to be owned and operated by the lessor (the owner) at the behest of the lessee (the charterer).

The more complicated arrangements fall into two broad types; an “operating lease” or a “finance lease” with, respectively, greater levels of control, economic risk & reward and liability accruing from lessor to lessee.

The first of these – an “operating lease” – allows the lessee to operate the ship, but the lessor still bears some risk in the ship. For example, the lessee may seek to lease a vessel for a number of years, but nevertheless wish to return it to the lessor when the lease expires (assuming return conditions are met) or indeed seek to sell it on the open market. Under the operating lease, the lessor will only recover perhaps up to 3/4 of the cost of the ship over the fixed period of the lease and will hope to recover the balance in remarketing the ship at the end of the term.

The second of these – a “finance lease” – sees the lessee as user of the ship take on much of the economic risk and reward associated with ownership. The lessor under the finance lease will ordinarily see this type of lease as nothing more than a financial arrangement where it recovers the cost of the ship plus interest over the term of the lease itself.

For those that provide ship lease finance, these leases are their financial product and ship lease financiers are not usually “ship-owners” in anything but a technical, legal sense. Although these definitions are helpful as broad generalisations, it is vitally important to remember that, from some perspectives, terms like “finance lease” or “operating lease” can have very specific and technical meanings. For example, from an auditor's point of view, whether a lease is an operating lease or a finance lease can only be determined by applying accounting standards and rules. This is vitally important (and quite topical at the moment, given current proposed changes to previously well-established accounting principles) as it ultimately decides whether the ship (and the lease as an associated liability) should appear on the lessee's (or lessor's) balance sheet and will have a significant impact on a party's liability to tax, depreciation allowances etc.

Why use a lease structure?

From the perspective of a lessee, a finance lease has a number of advantages. First of all, it is (or rather has been - noting, as mentioned above, proposed changes

to account rules may affect this) a form of “off balance-sheet financing”, allowing an operator to spread capital outlay over the productive life of the ship. Furthermore, longer term financing may be available than for simple “plain vanilla” debt finance, hence capital costs may be spread thinner over a longer period under a lease agreement than a loan agreement.

On the flip side, however, if a lessee gets into financial difficulties, the specific legal form of a lease may oblige a court to treat the financial ramifications differently; where an unpaid loan becomes liquidated debt and automatically becomes a liability, an unpaid lease may only give rise to a claim for liquidated damages and might then be struck down by the court if the penalties are not a genuine pre-estimate of the loss that would flow from that breach. The effect may be the same, but there is a degree of contingency in the outcome of a breakdown in the lease arrangement that is uncomfortable for the lessor. There are also potential “lien risks,” in that a lessor's interests may lose priority to claims enforceable against the ship accrued by lessees and sub-charterers.

However, if a financial lessor were to become insolvent, a lessee may be deprived of possession of a ship against a receiver or liquidator of the lessor. So the uncertainties can work both ways.

The key advantage of a lease structure for the lessor is often found in the tax treatment of the lease. Legal ownership of assets on the part of the lessor may enable advantageous tax treatment compared to a

loan, ultimately resulting in cheaper pricing for the customer and making the ship lease finance structure more appealing than the debt finance structure.

“Quiet enjoyment”

From the perspective of the lessee, one of the key advantages that should be on offer in a finance lease structure will be quiet enjoyment rights. With “quiet enjoyment” a lessee can operate the ship and derive revenue from it in order to pay hire to the lessor, to meet the costs of operating the ship and to try to make a profit for itself, safe in the knowledge that the lessor and its financiers (if any) will not interfere with the lessee's use and quiet enjoyment of the ship if the lessee continues to perform. What this implies is that the operator can successfully convey the appearance of ownership, without the technical or legal fact of it. And this separation between the legal fact of ownership and the economic reality creates a commercial space in which tax liabilities and long term capital investments can potentially be managed effectively in concert between a leasing vehicle and a shipping company, to their mutual benefit.

‘Known unknowns’ and ‘unknown knowns’

Unfortunately ships and money markets share one important feature in that they both occasionally founder. The nature of a ship finance lease is a long-term relationship between a lessor and a lessee, which therefore requires built-in mechanisms for dealing with catastrophic

uncertainties. This gives rise to the “termination sum” or the “stipulated loss value” which is either specifically agreed or agreed in formula. Equally both the lessee and the lessor will have options to terminate under specific conditions.

The possibility of a total loss also exposes another risk on the part of the lessor. If the environmental damage caused by – for example – an oil spill is so great as to cause the insolvency of the lessee, very significant extra liabilities may fall on the lessor - something that is usually covered by significant policies of insurance.

Lastly, an important consideration for a lessee is to consider the impact of a potential lessor's insolvency, whereupon the lease may be terminated, obliging payment by the lessee of the “termination sum” immediately. The importance of a creditworthy lessor should, therefore, be a paramount consideration for any potential lessee.

Legally complex; commercially transparent

When deciding to enter into ship finance lease products with finance lessors, a ship-owner or potential ship-owner should ensure that he or she understands the legally complex environment in which they exist. However, they are generally specific and well understood commercial arrangements that (ordinarily) give access to the “quiet enjoyment” of economic ownership for the lessee, underwritten by a potentially tax efficient investment opportunity for the lessor. There are many

potential variations on a theme available with the precise contract negotiated, but if the legal complexities can be mastered, the commercial advantages are transparent.

(The Article is written by Dr Douglas Bulloch and Jonathan Silver (Partner, Howse Williams Bowers) based on a presentation on "Ship Lease Finance" prepared by Jonathan Silver and Rachel Wong (Senior Associate, Howse Williams Bowers) and given by Jonathan Silver to the members of Institute of Chartered Shipbrokers, Hong Kong Branch and other shipping practitioners at the Mariners' Club on 28 February 2014.)

何 恩 洪 律 師 行
JAMES HO & CO.
Solicitor

Rm. 1403 14/F., Blissful Bldg.,
243-7 Des Voeux Rd Central,
Hong Kong

地址：

香港上環德輔道中243-7號
德佑大廈1403室

Tel: (852) 3421 1330

Fax: (852) 3421 1339

Mobile Phone: 9034 3360

E-Mail: james.ho@yanhung.com

Contact:

James Ho, Chartered Shipbroker

LL.M.(Lond), LL.B., F.I.C.S.,

M.C.I.Arb., ANZIFF (Fellow).

Practice Area:

- Arbitration
- Civil litigation
- Personal Injury
- Criminal litigation

業務範圍:

仲裁
民事訴訟
工傷賠償
刑事訴訟



THE INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS

(REPRESENTING SHIPBROKERS, AGENTS AND MANAGERS)

FOUNDED 1911 : INCORPORATED BY ROYAL CHARTER 21 JANUARY 1920/SUPPLEMENTAL CHARTER 1984

“Setting the highest standards of professional service to the shipping industry worldwide through education and example”.

Membership Qualifying Examinations are held in Hong Kong every April.

Exemptions from some exams are available.

Distance learning support via text book and
online tutoring is available to students.

Contact the Branch to register as a student.

Contact :

Honorary Secretary, Hong Kong Branch

Telephone : (852) 2866 1488

Fax : (852) 8106 1480

E-mail : examination@ics.org.hk

Website : www.ics.org.hk also www.ics.org.uk

FAQ : http://www.ics.org.hk/Examination_9.htm



東 源 大 地 有 限 公 司
EASTERN WORLDWIDE COMPANY LIMITED

Logistics Specialist



Certificate No.: 194596

- | | | |
|--|-----------------------------|-------------------------------|
| • Liner and Tramp Agencies
班輪及散貨船務代理 | • Transportation
運輸業務 | • Lighterage
躉船營運 |
| • Logistics
物流 | • Container Haulage
貨櫃拖運 | • Household Removal
行李傢俬搬運 |
| • Shipbroking Chartering, Sales and Purchase
船務經紀、租賃、買賣 | • Project
工程策劃 | • Packaging
包裝 |
| • International Forwarding
國際貨運 | • Stevedoring
起卸 | • Warehousing
倉儲業務 |

Head Office :

21/F, Western Centre, 40-50, Des Voeux Road West, H.K.

Tel : (852) 2592 3388

Fax : (852) 2559 7090, 2858 5512

Telex : (051) 94075526 EWCL G

Website : www.eww.com.hk

Liasion Offices : In China & Macau

總辦事處 :

香港德輔道西 40-50 號西區中心 21 樓

電話 : (852) 2592 3388

傳真 : (852) 2559 7090, 2858 5512

電傳 : (051) 94075526 EWCL G

網址 : www.eww.com.hk

若我們在路上問途人是否知道有航空交通控制員或船舶航行交通監察服務員，筆者深信答案是以前者居多，一般市民能在一些電影或電視劇中知悉航空交通控制員和他們日常所坐的飛機安全是息息相關。但他們若坐郵輪遨遊四海，便不知道船舶航行監察服務員的工作是和其所乘搭的郵輪航行安全有著緊密聯繫了。

近期，數宗的國際海上事故更令人意識到海上安全的重要性，稍一不慎便會做成嚴重人命事故。尤以在繁忙的水道，海上安全，防止碰撞及減少可能引致的災難性環境污染的風險更是各監管機構每天都要面對的挑戰。國際海事組織於一九九七年議決促請各國政府成立有效的船舶航行監察服務及為監察服務人員規範作出了相關服務標準。其後，國際航標協會獲授權製訂了一系列船舶航行監察服務守則及訂定監察服務員的訓練標準和內容。

事實上，香港作為亞洲其中一個航運樞紐，早於八十年代引進利用雷達為船舶航行監控系統監察？遠洋船隻在香港水域的航行安全。其時也招募了一批有遠洋船經驗的駕駛員成為香港第一代利用雷達監察船舶航行的船舶航行監察服務員。

隨著香港經濟和社會轉變，香港海員的數量也出現急劇變化，要招募有足夠遠洋船駕駛經驗的船舶航行監察服務員已有一定困難。有鑑於此，培訓擁有相關資歷人士或招募非從事海上工作人士成為合資格的船舶航行監察服務員似是可行方法，而這也是大部分其他國際港口及國際航標協會 (IALA) 所採納的培訓方向。

現時『海事處訓練中心』是香港唯一的訓練機構提供船舶航行監察相關課程，所有課程都是依據國際航標協會所訂的標準而編制，其導師皆擁有遠洋船工作經驗及是資深的船舶航行監察管理人員。因此，其課程能率先獲得監管機構和國際航標協會認可。

其核准海上監察課程如下：-

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| (一) 船舶航行監察服務 - 服務員訓練課程 | 【國際航標協會 V103/1 標準】 |
| (二) 船舶航行監察服務 - 監督員訓練課程 | 【國際航標協會 V103/2 標準】 |
| (三) 船舶航行監察服務 - (在職實習) 訓練課程 | 【國際航標協會 V103/3 標準】 |
| (四) 船舶航行監察服務 - (在職實習導師) 訓練課程 | 【國際航標協會 V103/4 標準】 |

由於篇幅所限，筆者試簡介船舶航行監察服務員訓練的情況，使讀者對此能有一概略認識。學員必須完成上述兩項 V103/1 及 V103/3 訓練課程才能成為合資格的船舶航行監察服務員。

在 V103/1 訓練課程中，導師結合了理論和模擬訓練模式，讓學員能將理論應用在實際環境中。理論課程大概包括了：-

1. 海上交通及航道管理；
2. 監察儀器的功能及使用；
3. 國際海上避碰規則；
4. 香港海域及設施；
5. 相關海事條例及規則；
6. 海上通訊協調；
7. 船舶及航海知識等等。

在模擬訓練中，導師會利用『船舶模擬駕駛器』和『船舶航行監察模擬器』使學員能掌握有關知識以控制和管理海上交通，從瞭解不同類型船舶在繁忙水道航行的局限性，在惡劣天氣及視野受限情況下，或遇到的航行風險和影響船舶安全的因素下，讓學員能建立危險評估的分析能力，從而採取有效交通管理及警示相關船舶採取適當行動減少海上意外風險。

在課程中，學員須經過持續評核及通過在模擬器 的嚴格測試證明已把握相關知識及其應用，這樣，學員才被認可完成 V103/1 的階段。

接著，學員會繼續接受 V103/3 在職實習訓練，他們會跟隨有豐富經驗的船舶

航行監察員學習，及在『在職實習導師』的指導下，以瞭解現實中的海上交通管理及各項因應措施。

學員在此階段也要經過一系列評審和觀察證明已能將船舶航行監察服務知識運用到實際操作上，他們才能成為合格的『船舶航行監察服務員』及得到國際認可的標準。

讀者從上述或可理解，訓練一合資格的『船舶航行監察服務員』所需資源及時間是巨大的。為了維持香港仍是一國際安全港口及保持其為亞洲航運樞紐之一，筆者認為保持高質素的船舶航行監察服務員及培訓資源是絕對必須和值得的。

(梁永順先生，M.I.S.)

海運季刊收到”香港貨船業總商會”的來信，有關海運季刊第 102 期刊載《An Economic Study of Mid-stream Operation in Hong Kong》一文，指出有關謬誤加以糾正，現將來信刊出如下：

致海運季刊：

本會-香港貨船業總商會-由香港躉船船東組成，成立超過五十年。會員業務範圍主要在香港水域內，當中包括中流作業與公眾貨物裝卸區。貴刊於第 102 期中，刊載由香港理工大學學者撰寫之"An Economic study of Mid-Stream Operations in Hong Kong"及 106 期"Response from the Editor"。本會對兩篇文章的謬誤描述及資料失實，感到十分不滿及憤怒。

現本會就各項謬誤，作出以下糾正：

- 一) 描述公眾貨物裝卸區三合會文化：不同社區的均會出現罪案問題，然而根據立法局文件所描述，裝卸區的犯罪問題是勒索及盜竊，勒索及盜竊案件的受害者正是裝卸區業界，受害者反被說成是操控者，完全顛倒黑白是非。並且遂著裝卸區管理制度逐漸完善，罪案率亦大大減低。
- 二) 公眾貨物裝卸區是中流作業之主要集散地：中流作業早年利用公眾貨物裝卸區作集裝箱交收之用，隨著貨櫃量之急增及駁船容量之增大，中流作業經營者轉而租用由政府推出中流作業用地。¹全港主要是位於香港 12 個不同地點的中流作業區，主要處理遠洋和內河貨櫃起卸服務。而全港六個公眾貨物裝卸區之貨種則是民生散貨、廢紙及建材。他們的服務對象及營運地區均截然不同，以配合香港作為國際航運中心的需要；因此中流作業區與公眾貨

物裝卸區兩者角色不可混為一談²。而且本會疑惑的是該學者表示無意就‘公眾貨物裝卸區是否中流作業之主要集散地’作出調查／表達意見，那麼為何文章以一半的篇幅描述公眾貨物裝卸區的不足，而不是集中探討中流作業區的發展？

三) 描述政府規定公眾貨物裝卸區停泊位的闊度最多為 40 米，此描述顯示筆者對公眾貨物裝卸區的了解不足。根據管理公眾貨物裝卸區之部門-海事處的資料，按照各公眾貨物裝卸區的面積而訂定停泊位闊度，現時只有柴灣公眾貨物停泊位的闊度是 40 米，其中昂船洲及藍巴勒海峽分別是 50 米和 20 米-30 米(見附件一)。

最後，貴刊作為航運業的領導學術刊物，本會懇請海運學會及編輯委員會加強對投稿之審查。為避免誤導公眾，本會建議有關的學者應與相關的商會、工會及行業先導多作溝通，以進一步了解中流作業或公眾貨物裝卸區之歷史及發展。



香港貨船業總商會有限公司謹啟

二〇一四年八月十一日

附件一

Details of Berths 停泊位資料Stonecutters Island Public Cargo Working Area 昂船洲公眾貨物裝卸區

Berth 停泊位			* Type of Cargo *貨物種類	
Identification Number 識別編號	Length (metre) 長度 (米)	Width (metre) 闊度 (米)	General Cargo & Cargo Containers 一般貨物及貨櫃	Dirty Cargo 污染貨物
SI-01	104	50	✓	×
SI-02	32	50	✓	×
SI-03	32	50	✓	×
SI-04	32	50	✓	×
SI-05	32	50	✓	×
SI-07	48	50	✓	×
SI-08	48	50	✓	×
SI-09	32	50	✓	×
SI-10	64	50	✓	×
SI-11	44	50	✓	×
SI-12	52	50	✓	×
SI-13	40	50	✓	×
SI-14	40	50	✓	×
SI-15	40	50	✓	×

*Notes 注釋

✓ Allowed to be handled 准許處理

× Not allowed to be handled 不准處理

Details of Berths 停泊位資料

Rambler Channel Public Cargo Working Area 藍巴勒海峽公眾貨物裝卸區

Berth 停泊位			* Type of Cargo *貨物種類	
Identification Number 識別編號	Length (metre) 長度 (米)	Width (metre) 闊度 (米)	General Cargo 一般貨物	Specified Cargo 指定貨物
RC-01	12	30	✓	×
RC-02	12	20	✓	✓
RC-03	12	20	✓	✓
RC-04	20	30	✓	✓
RC-05	40	30	✓	✓
RC-06	46	30	✓	✓
RC-07	46	30	✓	✓
RC-08	40	30	✓	✓
RC-09	28	30	✓	✓
RC-10	28	30	✓	✓
RC-11	24	30	✓	✓
RC-12	24	30	✓	✓
RC-13	32	30	✓	✓
RC-14	32	30	✓	✓
RC-15	32	30	✓	✓
RC-16	32	30	✓	✓
RC-17	32	30	✓	×
RC-18	64	30	✓	×
RC-19	32	30	✓	×
RC-20	32	30	✓	×
RC-21	32	30	✓	×
RC-22	32	30	✓	×
RC-23	40	30	✓	×
RC-24	48	30	✓	×
RC-25	32	30	✓	×
RC-26	40	30	✓	×
RC-27	32	30	✓	×
RC-28	104	30	✓	×
RC-29	60	30	✓	×

*Notes 注釋

✓ Allowed to be handled 准許處理 × Not allowed to be handled 不准處理

海運季刊將會加強投稿審查，避免誤導讀者。
海運學會亦因此所引起的不必要誤會或不安以表致歉。



隆 星 航 業 有 限 公 司
Grand Seatrade Shipping Company Limited

2607 Alexandra House,
16-20 Chater Road, Hong Kong
Tel : (852) 2526 4294-7
Fax : (852) 2810 6780
Telex : 85146 SETRA HX
E-mail address : gstrade@netvigator.com

香港中環遮打道 16-20 號
亞歷山大廈 2607 室
電話 : (852) 2526 4294-7
傳真 : (852) 2810 6780
電傳 : 85146 SETRA HX
電郵 : gstrade@netvigator.com

JRC Hostmost Engineering Ltd



YOKOGAWA



Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

carriage requirement:

Passenger Ship ($\geq 500\text{GT}$) or Tanker ($\geq 3,000\text{GT}$):
1 July 2012 (New building)
Cargo Ship ($\geq 10,000\text{GT}$): 1 July 2013
Cargo Ship ($\geq 3000\text{GT}$): 1 July 2014 (New Building)
Passenger Ship ($\geq 500\text{GT}$):
Before 1 July 2014 (Existing)
Tanker ($\geq 3000\text{GT}$): Before 1 July 2015 (Existing)
Cargo ($\geq 50,000\text{GT}$): Before 1 July 2016 (Existing)
Cargo ($\geq 2,000\text{GT}$): Before 1 July 2017 (Existing)
Cargo ($\geq 10,000\text{GT}$): Before 1 July 2018 (Existing)

JRC: Marine Telecom & Navigational Equipment

Yokogawa: Auto Pilot & GyroCompass System

Add: 12/F., Yan's Tower,

27 Wong Chuk Hang Road, HK

Email: g01host@hostmost.com.hk

Tel: (852) 2554 9207 Fax: (852) 2554 5152



物流業是支持香港經濟的主要行業，業界在過去能夠迅速發展，全賴一班不斷拚搏的從業員，為行業奠定穩健根基。這些從業員有不少為「紅褲子」出身，他們一邊工作，一邊學習。雖然他們沒有正規的學歷，但就掌握了行業所需的知識、技能和經驗，對業界貢獻良多。

為了協助這些不同背景的從業員在資歷架構下獲得正式資歷確認，教育局設立了「過往資歷認可」機制，並由 2012 年開始委任職業訓練局為物流業的評估機構，協助從業員申請認可資歷。從業員透過機制，可以獲取資歷架構認可的證書，證明他們在行內的能力水平，有助他們裝備自己及持續進修。由於證書獲不少業內及培訓機構認可，對從業員可謂終生受用。對僱主而言，有關機制亦能有效幫助他們了解從業員所掌握的能力水平，協助他們妥善調配人力資源及安排內部培訓，以配合公司長遠業務發展。

物流業「過往資歷認可」是以行業的《能力標準說明》作為基礎，現時已擴展至五個門類，涵蓋「空運及快遞」、「海運」、「陸路運輸及分發」、「貨運站、倉庫及物流中心」及「支援及輔助服務」，提供共 107 個資歷供從業員申請，資歷級別介乎一至四級。於機制推行首五年內（至 2017 年 3 月 14 日止），從業員可透過簡單的查核證明文件方式申請第一至三級的資歷認可，毋需接受評估，而申請第四級資歷的人士則需參與評估。

過往資歷認可的申請費用由 290 至 1,200 元不等，視乎級別及評估方法而定。為鼓勵更多從業員申請認可，申請人現可透過資歷架構支援計劃獲發還評估費用。只要成功獲得確認，申請人可申請發還 75% 評估費用，成功修畢一個資歷架構認可課程後，更可申請發還餘下 25% 評估費用。

從業員申請過往資歷認可後，如有意繼續進修，亦有不少選擇。現時已有不少培訓機構開辦課程，供持有過往資歷認可資歷的人士報讀，當中包括資歷級別第四至第五級的課程。部份機構更向擁有相關過往資歷認可的申請人士提供學分豁免申請，讓報讀人士有機會以更短時間完成課程，對有志進修的從業員無疑是一大喜訊。

查詢：職業訓練局 – 過往資歷認可事務組
熱線：2573 1023
網址：<http://rpl.vtc.edu.hk>

(…上接 1)

2014 年 1 月份國際乾散貨運輸市場總體呈震盪持續跳水，自由落體般下跌，創 30 年來單月最大跌幅走勢。好望角型船引領 2014 年乾散貨市場走低。隨著 1 月份中國農曆新年假期到來，商貿活動迅速減少，BDI 指數急劇走低也在情理之中。2 月份國際乾散貨運輸市場在 1 月暴跌之後總體呈小幅波動企穩及觸底中幅回升走勢。不過對於長期觀察乾散貨市場的人士而言，這種春節行情再也熟悉不過。農曆新年假期之後，儘管大部分市場參與者回歸市場，但市場總體仍表現平靜，市場運費小幅波動。之後企穩回升。隨著中國市場對海外鐵礦石、糧食、煤炭等大宗商品的需求逐年增大，中國需求在很大程度上決定了 BDI 指數的漲落。而從今年全球乾散貨運力增長情況來看，將是過去 11 年以來增長最低的年份。乾散貨市場運費水準有望因此提升。儘管如此，國際乾散貨市場運費尚處低位。有航運業分析認為，2014 年 2 至 3 月份，隨著中國市場商貿活動逐漸恢復，國際乾散貨市場運費將出現緩慢回升的趨勢。從 3 月 3 日起連升 7 個指數發佈日，至 3 月 11 日升至 1580 點，升了 322 點，升幅 25.6%。鐵礦石船運市場再興起一波狂潮，好望角型船運費繼續強勁上漲。外貿煤炭遭遇國內煤價下跌打壓，需求放緩。超靈便型船市場受即期運力有限繼續拉升。3 月 12 日波羅的海貿易海運交易所乾散貨運費指數垂直下降，下跌 127 點至 1453 點，日跌幅達 8.04%，創 6 年來最大單日跌幅。這是 BDI 指數自春節後持續上漲 1 個多月以來的首度下跌。有研報指出，日前隨著鐵礦石、焦炭、滬

銅等全線暴跌，具有融資性質的進口大宗商品鐵礦石和銅，或因人民幣貶值而引發拋售。而 BDI 指數暴跌是這一系列事件的連鎖反應。中國海事服務網的一篇文章指出：近期，航運業日趨活躍，大宗商品交易隨之回暖，乾散貨市場逐步恢復。但這只是表象，近期鐵礦石、煤炭進口量的增加或屬虛火旺盛，並沒有客觀反映實際需求。

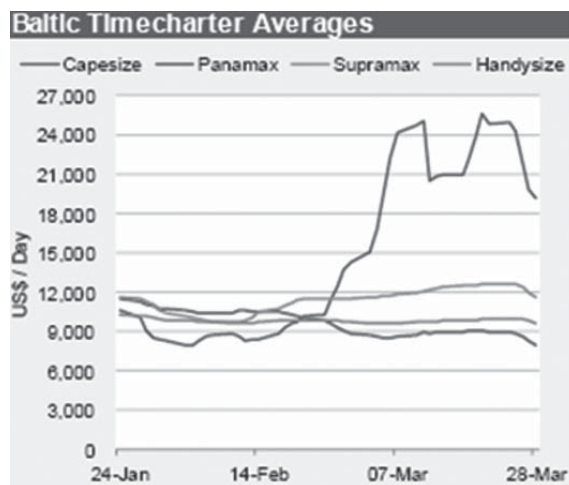


圖 3：波羅的海好望角型/巴拿馬型/大靈便型船平均期租 (BCI/BPI/BSI/BHSI TC Average) 走勢圖 (2014 年 1 月 24 日 -2014 年 3 月 28 日) (來源：Howe Robinson Ltd. 2014-3-28)

2014 年 3 月底好望角型船 BCI 指數報收於 2573 點，較 2014 年 2 月底的 2084 點升了 489 點，升幅 23.5%，四條航次期租航線的平均日租金水準報收於 19479 美元/天，高於巴拿馬型船、大靈便型船和小靈便型船航次期租航線日租金水準；巴拿馬型船 BPI 指數報收於 942 點，比 2014 年 3 月底的 1099 點降了 157 點，降

幅 14.3%；四條航次期租租金水準報收于 7600 美元 / 天，較好望角型船、大靈便型船低和小靈便型船均低；大靈便型船 BSI 指數報收于 1090 點，比 2014 年 2 月底的 1103 點降 13 點，降幅 1.2%；五條航次期租航線日租金水準報收于 11402 美元 / 天；小靈便型船 BHSI 指數報收于 642 點，較 2014 年 2 月底的 669 點降了 27 點，降幅 4.0%，六條航次期租航線日租金水準報收于 9,542 美元 / 天。2014 年 3 月份 BDI 指數全月均值 1484 點 / 天，環比升 344 點 / 天，升幅 30.4%。分船型看，好望角型船市場全月平均租金水準 21772 美元 / 天；巴拿馬型船市場全月平均租金水準 8674 美元 / 天；大靈便型船市場全月平均租金水準 12113 美元 / 天；小靈便型船市場全月平均租金水準 9759 美元 / 天。

2. 2014 年國際乾散貨運輸市場展望

2.1 國際經濟發展展望

當前，全球經濟整體向好，尤其是發達經濟體出現較強的復蘇勢頭。2014 年 1 月 21 日，國際貨幣基金組織 (IMF) 兩年來首次上調對世界經濟增長預測。根據 IMF《全球經濟展望報告》，世界經濟 2014 年將增長 3.6%，比去年高 0.7 個百分點；2015 年將增長 3.9%。2014 年，美國經濟增速將升至 2.2%，歐元區將升至 1%。但與此同時，新興經濟體面臨的風險有所增加。報告指出，中國經濟保持高速增長將使不少新興經濟體從中獲益，但內需不足、流動性緊缺、外資抽逃等問題將對部分國家經濟造成衝擊。IMF 總裁克莉絲蒂娜·拉加德 2014 年 1 月 22 日在達沃斯世界經濟論壇官方博客中發表文章指出，世界經濟復蘇恢復動力，但尚未完全釋放增長潛能，仍在希望與不確定之間搖擺。拉加德指出，IMF 預測世界經濟 2014 年增長 3.6%，但仍低於 4% 的增長潛力。換言之，

全球仍然可以在不加劇通脹壓力的前提下創造更多就業機會。強勁和持續的復蘇要求各國決策者在財政、結構和金融各方面都採取積極措施。同時，國際社會需要通過二十國集團、IMF 以及其他機制來加強合作。過去五年，世界經濟已經規避了最壞的假設，目前需要採取進一步措施，包括利用非常規貨幣政策創造的空間來實施結構性改革，從而推動經濟加速增長，創造更多就業。

聯合國貿易和發展會議、聯合國經濟與社會事務部等機構 2014 年 1 月 20 日發佈報告，預測今明兩年全球經濟形勢好於去年，預計 2014 年和 2015 年全球經濟增速分別為 3% 和 3.3%。這份名為《2014 年世界經濟形勢與展望》的報告指出，2013 年世界經濟增長疲弱，但歐元區結束長期衰退，美國經濟出現復蘇，中國、印度等新興經濟體持續增長。報告對今明兩年全球經濟形勢表示樂觀。報告稱，美國就業市場、房地產市場持續回暖，預計 2014 年國內生產總值 (GDP) 增長 2.5%；西歐國家雖走出衰退陰影，但失業率居高不下，經濟增長仍然疲弱，預計 2014 年 GDP 增長 1.5%；日本 2014 年經濟增速預計為 1.5%。對於新興經濟體，報告預測中國將在未來數年維持 7.5% 左右的經濟增速；印度 2014 年經濟增速預計升至 5.3%；巴西、俄羅斯 2014 年經濟增速預計分別升至 3% 和 2.9%。報告指出，新興經濟體對國際資本流動需要繼續警惕。2014 年世界經濟有望進一步走出危機的陰影，繼續溫和復蘇，但仍可能處於脆弱的再平衡調整週期。“美國復蘇、日本放緩、歐洲趨穩”的格局將會呈現。

在中國方面，中國經濟步入“結構調整季”。進入 2014 年，圍繞中國增長放緩的擔憂一直揮之不去。加上近期剛公佈的前 2 月宏觀經濟資料大多不及預期，近

期各大投行紛紛下調中國增長預期，普遍認為將低於 7.5% 這一全年目標。不過，專家認為目前情況尚不足憂，中國經濟總體運行仍十分平穩，在管理層加大實施各項“擴內需、穩增長”措施的作用下，二季度經濟增長將逐步企穩回升，預計 2014 年上半年將呈現“前低後穩”的態勢，仍能實現 GDP 全年增長 7.5% 這一既定目標。

2.2 國際乾散貨海運貿易量發展展望

2.2.1 國際海運貿易發展展望

據中國社會科學院經濟研究所所長裴長洪著文指出，通常來說，世界經濟增長與世界貿易增長存在正向的關係，而且世界貿易的增速要快於世界經濟增長。聯合國貿發會議和聯合國經濟和社會事務部指出，全球貿易增速和全球產量增速間的比例要低於金融危機前的水準。儘管 IMF、OECD 在對 2013 年、2014 年全球經濟增長預測時都對早前的預測值進行了下調，

但都認為 2014 年全球的經濟增速將達 3.6%，而對 2013 年的預測都低於 3%。隨著世界經濟總體向好，國際貿易增長也有望加快。WTO 對 2014 年全球貿易增長的判斷也好於 2013 年，該組織預測 2014 年全球貿易的增速將達 4.5%，但仍低於過去 20 年間的平均增長水準。其中，發達經濟體出口增長 2.8%，發展中國家增長 6.3%，分別高於 2013 年 1.3 個和 1.7 個百分點。而 2013 年的增速僅為 2.5%。

據克拉克森研究公司 2014 年 2 月統計（見表 1），2014 年全世界 5 種主要散貨——鐵礦石、煤炭、糧食、礬土和磷礦石海運貿易量為 29.96 億噸，比 2013 年的 28.46 億噸堅挺增長大約 5% 左右，低於 2013 年的增幅 6%。預計 2014 年全世界乾散貨海運貿易量（5 種主要散貨——鐵礦石、煤炭、糧食、礬土和磷礦石，加上次要乾散貨）為 45.01 億噸，比 2013 年的 43.14 億噸堅挺增長大約 4% 左右，低於 2013 年的增幅 5%。

表 1：2004-2014 年年世界乾散貨海運貿易量一覽表

乾 8 貨	百萬噸											(2014 年 比 2013 年 趨勢)
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	預測 2014	
鐵礦石	593	662	713	777	841	898	991	1052	1109	1187	1297	強勁 9%
煤炭	643	673	704	753	777	777	900	946	1062	1114	1164	堅挺 5%
動力煤	471	493	528	559	578	590	665	724	827	849	885	堅挺 4%
煉焦煤	172	180	176	194	199	188	235	223	235	265	279	堅挺 5%
糧食	273	274	22	306	319	321	343	345	372	377	389	穩定 3%
小麥 / 粗糧	215	208	225	232	240	240	246	255	277	274	279	穩定 2%
大豆	57	66	68	74	79	81	97	91	96	103	110	堅挺 7%
鋁礬土 / 鋁	65	70	78	93	97	74	96	113	107	139	119	趨軟 -15%
磷灰石	31	31	30	31	31	20	23	29	30	28	28	穩定 1%
5 種主要散貨	1603	1710	1817	1960	2064	2090	2354	2486	2680	2846	2996	堅挺 5%
變化 (%)	8%	7%	6%	8%	5%	1%	13%	6%	8%	6%		

糖	46	48	50	49	49	48	55	56	56	57	58	穩定 2%
農作物	105	106	115	121	121	126	128	138	150	148	156	堅挺 5%
化肥	81	81	81	91	87	77	94	97	100	104	111	堅挺 6%
廢鋼	97	90	92	94	103	94	100	106	106	106	109	堅挺 3%
生鐵	17	18	17	18	16	12	12	14	12	12	12	穩定 1%
焦碳	24	20	22	23	23	8	13	13	12	15	17	強勁 10%
石油焦碳	35	38	40	42	47	46	51	54	55	57	58	堅挺 3%
水泥	76	96	107	111	105	97	101	91	93	97	100	堅挺 3%
鎳礦石	6	6	9	21	18	22	32	54	73	80	62	趨軟 -23%
無煙煤	31	36	47	52	44	53	51	62	59	63	66	堅挺 5%
森林產品	166	170	174	175	173	155	171	178	185	192	200	堅挺 4%
鋼材	231	238	263	29	287	212	248	270	279	288	296	堅挺 3%
其他	131	139	147	155	162	153	184	209	230	250	260	堅挺 4%
次要散貨	1046	1084	1163	1244	1234	1103	1239	1342	1410	1468	1504	穩定 2%
變化 (%)	7%	4%	7%	7%	-1%	-11%	-11%	8%	5%	4%		

乾貨貿易 量總計	百萬噸											(2014 年 比 2013 年 趨勢)
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	預測 2014	
乾貨貿易 總量	2649	2794	2980	3204	3298	3193	3590	3828	4090	4314	4501	堅挺 4%
變化 %	8%	5%	7%	8%	3%	-3%	13%	7%	7%	5%	8%	
其它乾貨	1804	1878	1956	2004	2101	1944	2165	2286	2364	2486	2645	堅挺 6%
乾散貨 總計	4453	4672	1936	5208	5399	5137	5758	6114	6454	6800	7145	堅挺 5%
變化 (%)	7%	5%	6%	6%	4%	-5%	12%	6%	6%	5%		

(資料來源：Clarksons Research Limited 2014 年 3 月)

在中國方面，據海關統計，2013 年，中國進出口總值 25.83 萬億人民幣（折合 4.16 萬億美元），扣除匯率因素同比增長 7.6%，比 2012 年提高 1.4 個百分點，年度進出口總值首次突破 4 萬億美元的關口。其中出口 13.72 萬億人民幣（折合 2.21 萬億美元），增長 7.9%；進口 12.11 萬億元人民幣（折合 1.95 萬億美元），增長 7.3%；

貿易順差 1.61 萬億人民幣（折合 2597.5 億美元），擴大 12.8%。實際上，中國外貿已經進入中速甚至低速增長的時代。2014 年 3 月 7 日商務部部長高虎城就“商務發展與對外開放”答記者問題時表示，對 2014 年中國外貿實現 7.5% 年預增目標充滿信心。

中國海關總署發佈資料，2014 年 1 至 3 月份，我國進出口總值 5.9 萬億元人民幣，同比下降 3.7%。其中，出口 3.00 萬億元，同比下降 6.1%；進口 2.89 萬億元，同比下降 1.2%；貿易順差 1028.3.6 億元，收窄 60.9%。2014 年 3 月份當月，我國進出口總值 2.03 萬億元人民幣，下降 11.5%。其中，出口 1.04 億萬元，下降 9.2%；進口 0.99 萬億元，下降 13.7%；貿易順差 468.6 億元，去年同期為逆差 67.1 億元。按美元計價，2014 年前三個月，我國進出口總值 9658.76 美元，同比下降 1.0%。其中，出口 4913.05 億美元，下降 3.4%；進口 4745.7 億美元，增長 1.6%。3 月份，進出口總值 3325.15 億美元，同比下降 9.0%。其中，出口 1701.1 億美元，下降 6.6%；進口 1624.05 億美元，下降 11.3%。

2.2.2 鋼鐵產量和需求展望

2013 年全球粗鋼產量突破 16 億噸，達到 16.07 億噸，同比增長 3.5%，粗鋼產量創出歷史新高。2013 年全球粗鋼產量增長主要受亞洲、非洲和中東帶動，而其他地區產量均低於 2012 年。隨著全球經濟復蘇跡象漸漸明朗，2014 年全球整體鋼材市場的表現預計將好於 2013 年，並且適度回升。國際鋼鐵協會 (Worldsteel) 最新統計資料顯示，2014 年 2 月份全球 65 個主要產鋼國和地區粗鋼產量為 1.25 億噸，同比增長 0.6%。該統計資料還顯示，2014 年 1-2 月份，全球 65 個主要產鋼國家和地區粗鋼總產量為 2.617 億噸，同比增長 1.6%。2014 年 2 月份中國大陸粗鋼產量為 6208 萬噸，同比增長 0.4%。扣除中國後，2 月份全球粗鋼產量為 6291 萬噸，同比增長 0.7%。2 月份全球鋼廠的產能利用率為 77.6%，較 1 月份上升 0.7 個百分點，較去年 2 月份下降 2 個百分點。2 月份全球粗鋼日均產量為 446.4 萬噸，環比增長 1.2%。

作為全球最大的鋼鐵生產國，中國 2 月份產量同比僅增長 0.4%，至 6210 萬噸。

國際鋼鐵協會的預測稱，2014 年全球鋼材需求將增加 3.3%，為 15.23 億噸；全球成品鋼表觀消費量在 2013 年、2014 年預計分別為 14.539 億噸、15.003 億噸，同比分別增加 2.9%、3.2%。2013 年 12 月份全球粗鋼產量為 1.292 億噸，同比增長 6.3%。產能利用率為 74.2%，環比下降 1.6 個百分點，同比上升 2.2 個百分點。2013 年全球平均產能利用率為 78.1%，比 2012 年高 1.9 個百分點。

來自中國鋼鐵工業協會的最新資料顯示，2013 年中國全年粗鋼產量繼續增長達到 7.79 億噸，同比增長 7.5%，創歷史新高。據中國國家統計局最新資料顯示，2014 年 1-2 月份我國粗鋼產量 13080 萬噸，同比增長 1.7%；日均產量 221.7 萬噸，較去年 12 月增長 10.2%。1-2 月份全國鋼材產量 16573 萬噸，同比增長 4.9%；日均產量 280.9 萬噸，較去年 12 月下降 3.7%。中鋼協預計，2014 年中國鋼鐵產量將放慢增長步伐，增幅為 3%，產量將為 8.1 億噸。鋼產量的減少有利於平衡供求關係，但需求增速的放緩將抵消部分影響。中鋼協預計，2014 年中國鋼鐵需求將增速將放緩至 3.2%，達到 7.15 億噸，但綜合現有鋼鐵生產能力，鋼鐵行業產能過剩現象仍將持續。據中鋼協黨委書記兼副會長劉振江透露的資料，2014 年 1 月份中國鋼材需求同比回落了 8.6%，鋼產量也減少了 3.2%，鋼材價格指數已經跌破 96，創了 20 年來最低點。中鋼協 3 月 18 日公佈資料顯示，2 月末，中鋼協 CSPI 鋼材綜合價格指數為 96.46 點，環比下降 1.19 點，連續第 6 個月下跌。到 2014 年 3 月 7 日，鋼材綜合價格指數為 95.94 點，比年初下跌 3.2 點，跌幅 3.23%；比去年同期下跌 13.21 點，跌幅 12.1%。值得注意的是，鋼材價格指數

是以 1994 年的價格作為 100 來計算的，也就是說，今年以來的鋼價已跌破 1994 年的價格水準。

(下期待續...)

(本文根據中國對外貿易經濟合作企業協會王守仁先生 2014 年 4 月 10 日在香港理工大學物流與航運系萬邦曹文錦海事圖書館暨研究及發展中心的專題講座整理。)



holman fenwick willan **hfw**

LEADERS IN SHIPPING LAW

With 13 offices across Asia-Pacific, Europe, the Middle East and South America, HFW advises businesses engaged in international commerce with a focus on shipping and transport, energy, commodities, insurance and reinsurance, and finance.

We provide the full range of transactional and contentious legal support to the maritime sector, including:

- Admiralty and Crisis Response
- Commodities
- Corporate and Finance
- Cruise
- Energy, LNG, Oil and Gas
- Logistics
- Marine Insurance
- Offshore
- Personal Injury
- Piracy, War and Terrorism
- Ports and Terminals
- Ship Finance
- Shipbuilding
- Shipping Contracts
- Superyachts

Lawyers for international commerce **hfw.com**

São Paulo | London | Paris | Brussels | Geneva | Piraeus | Dubai
Hong Kong | Shanghai | Singapore | Melbourne | Sydney | Perth



金山輪船國際有限公司

Island Navigation Corporation International Limited

29/F., Harbour Centre, 25 Harbour Road, Hong Kong.
香港港灣道 25 號 海港中心 29 樓
電話 Tel: 2833 3222 傳真 Fax: 2827 0001 電傳 Telex: 73108



翟玉英律師事務所 **BRENDA CHARK & CO**

Maritime Law Firm

In association with Lam & Co.

We have successfully represented substantial or state-owned shipowners, managers, charterers, P&I Clubs, hull underwriters and other related intermediaries in the shipping industry. The cases that we have handled include:

Contentious

Dry

- Insurance covers – H&M / P&I / FD&D
- Carriage of goods-damage / short or non or mis-delivery
- Charterparty- demurrage / wrongful delivery / unsafe berth
- Defence to personal injuries by crew / stevedores

Wet

- Collision
- Grounding
- Salvage

Non-contentious

- Ship Building
- Ship Finance
- Sale of ship
- Ship Registration

香港灣仔軒尼詩道 338 號北海中心 11 樓 F 室

Unit 11F, CNT Tower, 338 Hennessy Road, Wanchai, Hong Kong

Tel: (852) 3590 5620 Fax: (852) 3020 4875

E-mail: info@brendachark.com

Law Column - Vessel arrest in Hong Kong – a means to enforce a maritime arbitration award via the backdoor? M/V ‘ALAS’, subsequently renamed as ‘KOMBOS’ [2014] HKCU 1698

Rory Macfarlane

Introduction

In a potentially very significant judgment last month the Hong Kong High Court upheld the arrest of a vessel despite the plaintiff already having obtained an arbitration award. Ng J, the Admiralty judge, effectively ruled that a ship can still be arrested despite the existence of an arbitration award provided that the claim out of which the award originates properly invokes the in rem jurisdiction of the Court. The arrest was allowed to stand because the cause of action in rem remains alive so long as the arbitration award in personam against the owners of the ship remains unsatisfied.

The Facts

The Kombos was chartered by the plaintiff to PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (“APOL”) under a Shelltime 4 form Charterparty (the “Charterparty”) for five years. The Charterparty contained an LMAA arbitration clause, pursuant to which the plaintiff brought proceedings in London for damages for breach of the Charterparty and unpaid hire due under it. A Final Award in the region of US\$9million for damages and unpaid hire (the “Award”) was made in favour of the Plaintiff in March 2013.

In April this year, the Plaintiff invoked the Hong Kong Court’s in rem jurisdiction by arresting the Dewi Umayi (the “Vessel”) owned by APOL. The arrest papers made two important points clear to the Court. First, the arrest of the Vessel was sought for the purpose of providing security for the anticipated judgment in rem in the arrest action, not as a means of enforcing the Award. Second, the claim as pleaded in the endorsement to the Writ was one falling under section 12A(2)(h) of the High Court Ordinance (“Ordinance”), namely a claim arising out of any agreement relating to the use or hire of a ship.

The Judgment

Counsel for the defendant sought to argue that the arrest was fundamentally in the nature of an application to enforce the Award. He continued that this was an abuse of process as in Hong Kong there was no head of Admiralty jurisdiction which permitted an arrest to enforce an arbitration award in such circumstances. Counsel for the defendant also submitted that the arrest procedure was not available once a plaintiff’s claim had crystallised in the form of a judgment or arbitration award.

Ng J agreed that there is no head of Admiralty jurisdiction in Hong Kong for the enforcement of arbitration awards. Section 12A(2) of the Ordinance does not cover a claim arising out of ‘an arbitration agreement’. However, Ng J went on to state that it was reasonably clear from judgments of the English Court (The *Rena K* [1979] QB 377; *Bumbesti* [2000] QB 559) and the Hong Kong Court (The *Britannia* [1998] 1 HKCC 21) that the Court would have in rem jurisdiction if the claim were to be based on the original cause of action under the charterparty. This is because the cause of action in rem, being different in character from a cause of action in personam, does not merge in the judgment in personam. Instead it remains available to the person who has it as long as, and to the extent that, the in personam judgment remains unsatisfied.

Consequently, Ng J ruled that as the plaintiff’s claim was pleaded as one for damages arising under a charterparty, it was in substance and in form a claim “arising out of any agreement relating to the use or hire of a ship”. Section 12A(2)(h) of the Ordinance was thereby invoked. It was perfectly legitimate for the plaintiff to arrest the vessel and keep her arrested as security in respect of any judgment which it may obtain after a hearing in the in rem proceedings.

Comment

This judgment does not go so far as to amend the law regarding the grounds for arrest in Hong Kong. A plaintiff cannot arrest a vessel to enforce a claim

based on an unsatisfied arbitration award; this would require an expansion to the jurisdictional heads under section 12A of the Ordinance. In addition, any applicant in Hong Kong would need to ensure it did not fall foul of provisions of the Foreign Judgments (Restriction on Recognition and Enforcement) Ordinance.

However, provided that the underlying cause of action does fall within Section 12A of the Ordinance, and is correctly pleaded, then it may now be possible to arrest a ship in Hong Kong despite the existence of an arbitration award. Whilst not directly being an arrest to enforce the award, that may well in effect be the result of such an arrest.

It is unclear at the time of writing whether this case will be appealed. However, for now it remains the decision of the Admiralty Court and presents an opportunity for those holding unsecured arbitration awards of an appropriate maritime flavour to pursue enforcement, or enhance settlement leverage, via a route previously considered to be unavailable.

(Mr. Rory Macfarlane: Partner, Hong Kong INCE & CO LLP International Law Firm)

駕駛本地船隻的船員，他們的教育水平大部份都只有小學程度，要他們在一段短時間的訓練後，可以成為合格的本地船長，無論屬於那一級，他們都很難真正認識所需要的海事上知識和應用，以及通過考試。他們所遇到的困難如下：

- (i) 教育水平低，一般只具備小學程度；
- (ii) 算術程度差；
- (iii) 語文表達能力差，尤其是應付口試；
- (iv) 部份考試資料只有英文，而沒有中文，因為部份資料摘自英國的書籍，尤其是英版潮汐表。筆者不明白有關當局為什麼不把那些資料翻譯成中文，或使用香港天文台出版的中英對照潮汐表；
- (v) 有關當局考試要求高。

事實上，在港口操作的本地船隻，除了「麗灣」、「岸旋」等的大型本地船外，一般都是小型船隻。考牌的目的，應該是要求操作人員懂得安全駕駛船隻，及操作有關一般船員都會懂的船上工作和認知。特殊的船隻，可能要另增加考試項目，例如拖輪船長 (Tug Master) 或本地船隻噴射操控模式。

如針對以上各項困難作出改善，本地船長考試應該不會困難的，不會再有人考十年都考試失敗。筆者提出少許改善意見如下：

- a) 因為現時的考試範圍廣泛，筆者認為訓練時間需要加長些，例如二級本地船長訓練，增加至十個星期，共 50 個授課日。(訓練機構和僱主們即使不太願意，也好過無人材可用。)
- b) 考生們要努力為自己增值，尤其算術差的，最好先學好小學程度的算術，不要依賴計數機(它會害你一生)。
- c) 考生們要準備充足才去應考，不要抱着碰運氣或僥倖的心態。
- d) 應考口試部份時，考生不要用拖延時間的態度。如不夠時間考完大綱範圍，結局一定是不合格。
- e) 有關當局對本地船長考試應全用中文，外文資料應翻譯成中文，外籍考生應全用英文。除了英版海圖 341 和 937 外，應盡可能使用本港海事處出版的中英對照海圖。

二級本地船長考試綱要 2014

現摘錄其中一種，即二級本地船長考試大綱，給有興趣的讀者參考：

甲部 (筆試和海圖作業)

本地常識、領航技術和港口規例

- (1) 遮蔽水域範圍、駛離遮蔽水域時應採取的預防措施。

- (2) 香港水域內的主要航道和分道航行制、其使用規則、所有船隻使用該等航道和在附近航道時的正確行動規則。
- (3) 適用於維多利亞港和避風塘的航速限制與其他限制。
- (4) 禁止碇泊區、限制碇泊區和限制區。
- (5) 公眾碼頭和避風塘的使用規則。
- (6) 馬灣海峽交通燈號、其作用和因應不同燈號所須採取的行動。
- (7) 在香港水域內棄置垃圾或造成污染的懲罰。
- (8) 香港海港內拖帶作業的限制。
- (9) 靠泊海港內停泊船隻或繫泊於海港繫泊浮泡的規則、海港繫泊浮泡的使用規則。
- (10) 香港常用的重要本地和國際信號，包括風暴信號。
- (11) 報告意外事故的規定和方法。
- (12) 關乎香港水域內本地船隻航行須知的佈告和航海警告的來源。
- (13) 使用甚高頻無線電頻道的常識。

船隻穩性

- (14) 對於穩定、不穩定、中性平衡、過穩、易傾等船隻穩性術語的基本概念，以及不穩狀況的跡象。

- (15) 自由液面對船舶穩性的影響、自由液面效應的成因、怎樣利用舷牆排水口和甲板排水口消解自由液面效應、不穩固裝載貨物的危險。
- (16) 在船上增加、減少和轉移載重對船隻穩性的影響（無須精確計算）。
- (17) 以船上起重裝置吊起載重對船隻穩性的影響（無須精確計算）。
- (18) 載重線標誌、超載危險。
- (19) 失去浮力的影響、維持水密完整性的需要、閉鎖裝置的使用。
- (20) 過度縱傾的危險。

航海技術和船隻操縱

- (21) 船隻操縱基本原理。
- (22) 確定碰撞危險的方法，包括正確使用雷達。*
- (23) 遇上惡劣天氣或船隻失去航行能力的應變措施。
- (24) 有人墮海的拯救程序。
- (25) 備錨工作、選定錨地、錨泊作業、看守錨泊中船隻，以及爬錨的成因、影響及其補救方法。
- (26) 拖帶與被拖的準備工作和安全作業。
- (27) 於近距離駛經航行中或繫泊中大型船隻的危險。

- (28) 在香港水域內求助的步驟、香港搜救單位和組織的資料、緊急通訊方法。
- (29) 熱帶風暴臨近時的準備工作和程序。
- (30) 本地船隻上救生和滅火裝置的使用和保養。
- (31) 裝卸和處理危險貨物所須遵從的預防措施。
- (32) 協助其他遇險船隻的方法。
- (33) 使用繩纜、鋼纜或起重機械、進行繫泊作業和進入密封空間的安全工作守則。

海圖作業和領航技術

有關題目旨在測試考生，在策劃和切實完成香港水域內航程時，使用航行海圖的能力。

- (34) 重要海圖圖式常識。
- (35) 平衡尺、繪圖圖規和分規的使用方法。
- (36) 測定和繪劃方位、航向、疊標，以及應用羅經差的能力。
- (37) 利用方位與距離或經緯度坐標在海圖上標繪位置的能力。
- (38) 在海圖上量度距離和確定預計到達時間。
- (39) 繪劃避開礙航物的安全航程的能力。
- (40) 抵銷風壓和潮流作用的認識（無須精確計算）。

- (41) 香港水域潮流狀況的概念，潮汐和潮流資料來源。
- (42) 計算香港某些位置的高潮時和低潮時，以及把預測高度應用於圖示水深值。

乙部（口試）

碰撞規則、浮標和緊急事故

考生必須熟悉下列範疇，並須在回答問題時表現理想：

- (1) 通曉《國際海上避碰規則》中適用於香港各種常見海上交通情況的 A、B、C、D 部及附錄。
- (2) 香港水域採用的浮標系統及其使用規則。
- (3) 遇有擱淺、碰撞、失火或水淹所須採取的行動。
- (4) 遇險信號及其用途和用法。
- (5) 棄船程序。
- (6) 導航器材（包括雷達）的運用。*

註：倘主考員發覺考生有任何弱點而認為有必要時，主考員會就考生筆試答卷或三級和二級課程綱目詢問考生任何問題。

資料來源：海事處

* 筆者相信「南丫 IV」號撞船事故後所添加的要求。

駕駛船隻比駕駛汽車困難千多倍，汽車只需懂得駕駛便可；船隻則不同，要學很多知識學問，不是純粹駕駛船隻這般簡單，起碼要學懂在海上應付突發事故、自救，不要望天打掛，坐以待斃才是。

看見上述大綱範圍，好像學習與考上都很難，尤其對教育水平不高的人士。筆者當初也只是小學畢業程度，都可成功通過考試，為什麼你不可能。筆者認為本地船長要學習上述的大綱範圍是合理的。船員知識愈多，操作愈安全，不會瞎扯亂來。考牌的主要內容，是測試考生在本地船隻水平上，必須要具備安全駕駛船隻的學識和經驗。

在此，筆者鼓勵考生們應盡自己所能，做到最好，並祝考試成功。

(林傑船長 *Master Mariner, M.I.S., M.H.*)

T C WONG

AVERAGE CONSULTING LTD.

德超海損理賠顧問

Office B, 9/F., Sai Wan Ho Plaza,
68 Shau Kei Wan Road,
Hong Kong

Tel: (852) 3996 9876

Mobile: (852) 9265 9199

E-mail: Raymond.wong@averageadj.com

Marine claims professionals to provide expert claims handling and adjusting services, also consultancy on marine claims, law, clauses and market practice; and

In association with

**SUM
LAW**

上海司盟律師事務所

Rm.1002, 10/F., Lucky Tower,
660 Shangcheng Road, Pudong,
Shanghai 200120

Tel: (86 21) 6888 2681

Mobile: (86) 138 0188 9805

A full service PRC law firm to offer a wide range of legal services, especially focussing on SHIPPING and ADMIRALTY

萬邦集團 IMC GROUP



The IMC Group comprises companies with diverse interest worldwide. The major strategic business interests core to the IMC Group are in shipping operations, shipmanagement, crew management, newbuilding services, distribution, logistics, engineering and infrastructure development, palm plantation, iron ore, oil and gas and coal mining, port development besides real estate development and construction material manufacturing.

The IMC Group owns and operates a fleet of bulk carriers, chemical/product tankers, offshore supply vessels, FPSO FLF, tugs and barges, logistic distribution center, warehousing, container terminal, shiprepair and shipbuilding yards.

The IMC Group has a major presence in Asia such as Thailand, Malaysia, Hong Kong, Singapore, Indonesia and China. In China, IMC has branches in Beijing, Qingdao, Dalian, Lian Yungang, Nanjing, Suzhou and with controlling office in Shanghai. It also has offices including Japan, South Korea, the Philippines, India, UAE, Australia, U.K. and U.S.A.

Contacts:

Rooms 1705-08, 17/F, St. George's Building, 2 Ice House Street, Central, Hong Kong.

香港中環雪廠街 2 號聖佐治大廈 17 樓 1705-08 室

Tel: (852) 2820 1100 Fax: (852) 2596 0050

Email: imcdm@imcgroup.com.hk Website: www.imcgroup.info



鴻潤印刷公司 HUNG YUEN PRINTING PRESS

WE DO ALL KINDS OF PRINTING MATTERS AT LOW PRICE & GOOD QUALITY:

- Catalogues
- Brochure, Pamphlet
- Poster, Label
- Shipping Documents
- Design Services
- Offset & Digital Printing
- Computer Forms
- Corporate Newsletter, Magazine
- Calendar, Paper Bags
- Name Cards, Letter Head & Envelopes

香港黃竹坑業興街11號南匯廣場B座10樓1016B室

Unit 1016 B, 10th Floor, Tower B, South Mark 11, Yip Hing Street, Wong Chuk Hang, H. K.

Tel: (852) 2552 7008

Fax: (852) 2552 6384

E-mail: hungyuenprinting@gmail.com

續上期

每況愈下的安全狀況

儘管埃及軍方優先考慮蘇伊士運河的安全，但目前軍方卻面臨着前所未有的安全挑戰。2011 年 Hosni Mubarak 倒臺後，埃及國內湧現出多個不同團體爭相向新成立的政府爭奪更大權力，因此引發了大規模的騷亂。2012 年國會選舉結束後，埃及爆發了大規模暴力行為。為確保選舉順利進行，5 個月後的總統大選被加強警備。然而，隨着 Morsi 被選為總統並企圖顯著提高自己的勢力，以及所屬黨派的支持者穆斯林兄弟會（Muslim Brotherhood）的勢力後，國內出現了更多騷亂。這些騷亂多數發生在埃及的主要城市。隨着 Cairo、Alexandria、Suez、Port Said、Asiut、Mansoura 和其他城市不斷發生大規模示威事件並最終演變為暴力事件，為維持社會秩序，埃及軍方被迫向這些城市調派更多軍隊以提高安全部隊的力量。這樣的舉措會導致一個不可避免的結果是，國內其他地方的軍隊數量有所下降。

其中一個安全狀況受到嚴重影響的關鍵地區是埃及東部的西奈半島。自 Mubarak 下臺以來，被伊斯蘭激進組織佔領的西奈半島不斷發生由名為 Salafi jihadist 的激進組織所發起的針對埃及政府和軍隊的武裝暴動。事實上，多年來這個地區都是伊斯蘭激進組織的根據地，這些激進組織曾在西奈半島向以色列發起了多次火箭襲擊。此外，位於加沙的哈馬斯組織（Hamas）在西奈地區有大量人際網路，大部分走私供應物品和武器都是經過西奈半島被運往加沙。

因此，埃及軍方多年來都重兵鎮守這個地區，不斷與伊斯蘭激進組織搏鬥，並限制他們向埃及政府和以色列發動襲擊。然而，埃及和以色列這兩個前敵對國在 1979 年簽署了一份和平條約。受條約限制，埃及軍方在西奈半島的軍隊數量受到限制。因此，若埃及向西奈地區增加兵力，必須先獲得以色列的同意。雖然以色列一般都會接受，但埃及軍方仍克制在這個地區部署過多的兵力。

上文已提到，Mubarak 的倒臺在埃及各地造成了重大騷動和混亂。為了維持秩序和社會穩定，埃及軍方被迫向各大城市調派更多兵力。結果導致西奈地區的軍隊力量減少，使伊斯蘭激進組織在這個地區有了更大的活動自由。針對安全部隊和國家財產的襲擊數量有所增多，例如向鄰國輸送汽油的阿拉伯天然氣管道就不斷受到炸彈襲擊。

自 2011 年以來，埃及對西奈地區的伊斯蘭激進組織發起了多次進攻，卻始終無法終止這些激進組織向埃及軍隊、設施和以色列發動襲擊活動，也無法終止這些組織在加沙地帶對哈馬斯組織（Hamas）的支持。

西奈地區的不安全狀態給蘇伊士運河帶來許多潛在威脅。不僅因為西奈半島與蘇伊士運河接壤，把運河視為襲擊對象的激進組織也多數都以西奈半島作為基地，並在這個不穩定的地區策劃和發動襲擊活動。令人擔憂的是，這樣的狀況在中短期內都不會有所改善。埃及各個主要城市的安全狀況仍非常脆弱，埃及軍隊在未來一段時間內仍將被迫駐守在各個城市。前總

統 Morsi 的支持者將會在 Morsi 被審判的過程中持續進行暴力遊行示威，埃及警察和內部安全力量很有可能將無法控制局面，埃及軍方必須提供援助。此外，埃及軍方還必須優先確保各個重要港口設施和運河的安全。不過，雖然這樣的做法可以使運河更加安全，具諷刺意味的是，它卻為企圖襲擊運河的激進組織創造了機會，使他們能夠更自由地策劃和發動襲擊活動。

最近幾個月，埃及軍方加強了蘇伊士運河的安全措施，不僅主要設施受到嚴密保護，這條 160 公里長的運河大部分河段都有武裝小隊在巡邏。去年 9 月，多達 8 萬名士兵被調去守護運河。此外，通路上的檢查站數量增多，來往這個區域的車輪也被受到更嚴密的檢查。不過，這種級別的安全措施不會被一直維持下去，因為埃及軍方缺少兵力，所需費用也高，只有在埃及當局認為潛在威脅加大的時候才會採取這樣的措施。例如，2013 年 11 月 4 日，前總統 Morsi 被審判的首日，埃及當局認為穆斯林兄弟會將會以蘇伊士運河作為目標發動襲擊，因而加強了運河的安全措施。

關閉運河

伊斯蘭激進組織發動襲擊的最理想結果是成功關閉整個蘇伊士運河。若要實現這個目標，最有效的辦法就是在運河最狹窄、每次只能通行一艘船舶的河段裡擊沉好幾艘大型船舶。但是這樣的條件，不僅是從組織上還是實踐上來說都是難以實現的。

雖然 Cosco Asia 被兩枚火箭推進式手榴彈擊中，但是它所受到的損壞卻微乎其微，這足以顯示商船的堅固程度。若要對船舶造成更大損壞，激進組織需要用到更具威力的武器。雖然伊斯蘭激進組織可

以從“友軍”那裡獲得專門用於襲擊船舶的精密導彈，例如，敘利亞阿薩德政府曾供應俄羅斯 Yakhonts 導彈給真主黨（Hezbollah）。但這些激進組織卻無法使用這樣的導彈，因為發射導彈必須要用到發射器，從而必然會被埃及軍方和情報機關發現。除了導彈和魚雷，擊沉大型船舶最有效的方法無非就是使用水雷或在船上安置炸藥。其中，使用水雷的方法並不可行，因為當局很快就會發現水雷的位置並將其拆除。因此，最具破壞性的做法是在目標船舶裡安置炸藥。而且，對船舶造成巨大損壞所需的炸藥用量並不會很大。2004 年，一枚僅 4 公斤重的炸彈足以令渡輪 Superferry14 號在菲律賓沉沒。

然而，把炸彈裝置在商船上的難度卻是非常大的。如果還想在好幾艘船上都裝置炸彈並在運河指定位置引爆，這幾乎是不可能的。

目前沒有證據顯示任何一個激進組織有能力實現上述襲擊，但最近在 Ismailia 發生的數啟襲擊以及 Cosco Asia 事件說明這些激進組織有能力躲開現有的安保措施。與“基地”組織（al-Qaeda）有聯繫的伊斯蘭激進組織 Ansar Jerusalem 所帶來的威脅與日俱增，這個組織聽信來自真主黨和伊朗的指令，是最有可能襲擊蘇伊士運河的激進組織，因此也是埃及軍方的重點關注對象。他們決心要攻擊埃及政府，特別是 Morsi 被趕下臺之後。同時，埃及動盪的社會狀況促使碼頭裝卸工人和其他能夠接觸到集裝箱的工人為這些激進組織提供便利，使炸彈可被偷偷裝置在集裝箱裡並最終運至船上。

上文已提到，由於蘇伊士運河的佈局所致，受船載自爆炸彈襲擊威脅最大的地點是 Port Said 和 Suez 的錨地、以及 Lake Timsah 和 Great Bitter Lake 的等待區錨地。在 2000 年和 2002 年，USS Cole 輪和

Limberg 輪分別受到類似襲擊。Great Bitter Lake 是一個重要的捕魚地，許多漁船都在湖裡運作。海岸警衛隊禁止摩托艇進湖，因此，不太可能實現小船炸彈襲擊。木帆船可進入湖內，但是這種類型的小船並不適於用來發動襲擊，因為小船的船速比較慢，發動襲擊前就會被發現。因此，發生上述襲擊事件的可能性是很低的，雖然並不是完全沒有可能。如果激進組織利用在錨地和 Great Bitter Lake 裡給正在等泊的船員和船舶售賣物品的小船來攜帶炸藥並襲擊商船，或利用這些小船把吸附式水雷縛在船殼上面並引爆，這樣就很有可能對船舶造成足夠的損壞從而終止該地的交通運輸。

除上述情況以外，蘇伊士運河還有可能受到遠程導彈的襲擊。西奈地區的激進組織曾用遠程導彈襲擊以色列的 Eilat，偶爾還會因為發射失誤而意外擊中約旦的 Aqaba。這些導彈的殺傷力比用來襲擊 Cosco Asia 的火箭推進式手榴彈更強大，但卻很難確保命中率。這類型導彈在發射後無法被調整方向，如果控制導彈發射的人總是不能準確擊中像 Eilat 這麼大的一座城市，那麼對於這些人來說，命中商船的難度更高於中彩票頭獎。然而，即使船舶被這樣的導彈擊中，導彈的彈頭也只能給船舶造成表面損壞。船員倒是有可能會被擊斃或受到重傷，但船舶的整體結構不會受到破壞。

有趣的是，埃及人自己向世界展示了關閉蘇伊士運河的最有效辦法。在 1956 年蘇伊士危機和 1967 年的“六日戰爭”期間，埃及領導人故意在運河裡鑿沉好幾艘船舶從而封鎖了運河。第一次事件發生後，運河被關閉了 1 年時間；第二次事件，整整過了 8 年時間運河才重新對外開放。

參考上述做法，對激進組織來說，策劃一啟成功襲擊的最有效的辦法就是租一艘船舶並安排自己的人做船員，然後讓

這艘船在選定位置沉沒。實現這個計劃需要投入大量的資源和前期策劃，某些激進組織也許具備豐富經驗和財務資源去發起這樣的襲擊活動。但他們的行動很有可能在襲擊事件發生前就已被各個緊密監視激進組織的情報部門察覺。此外，目前伊斯蘭激進組織更趨向於發展成為單獨的小團體，而小規模的組織難以具備發動上述襲擊所需要的經驗的財力。在這樣的雙重條件約束下，成功發動襲擊並導致運河關閉的情況不太可能出現。

結論

蘇伊士運河對於中東伊斯蘭激進組織來說具有莫大的吸引力，因為這是一條備受世界關注的運河，成功襲擊運河能夠為激進組織帶來很好的宣傳效果。如果發生一啟襲擊事件令到運河的設施被嚴重破壞，或者成功影響到運河的運作，那麼這啟事件必然會引起全球媒體的廣泛報導，激進組織的目的也就達到了。雖然運河可能仍然能夠維持運作，但發生這樣的事情必然會對船舶的保險費、日用品價格和燃油費用產生連鎖反應。如果激進組織能夠成功關閉蘇伊士運河，那麼造成的影響就會更加巨大。

然而，成功執行這樣的襲擊活動所需要的協調能力和資源並不容易獲得，因此發動這樣的襲擊活動是非常困難的，在短期內也不太可能會實現。埃及軍方目前緊密監視着蘇伊士運河，並重兵鎮守着各個重要設施，當察覺到威脅增大時，埃及軍方還會加強安全措施來保護整條運河。正是由於軍方在蘇伊士運河和埃及各個城市增加兵力，導致西奈地區的兵力有所下降，激進組織就有了更大的自由度在西奈這個與運河接壤的不穩定地區開展活動。

在可預見的將來，激進組織將繼續對蘇伊士運河發動襲擊。不過，在運河被嚴

密保護的情況下，不太可能發生足以導致運河關閉的襲擊事件。因此，船舶面臨的最大威脅，是火箭和火箭推進式手榴彈襲擊。這樣的襲擊不太可能造成船舶沉沒，也不足以造成運河被關閉，但是由於船舶和船員面臨的風險增高，卻會導致保險費、日用品價格和油價有所上漲。

(本文由航運界網站提供。MAST 全稱是：
Maritime Asset Security and Training Ltd.)

LAW OFFICES
KEESAL, YOUNG & LOGAN
A PROFESSIONAL CORPORATION

U.S. COUNSEL TO
THE MARINE TRANSPORTATION INDUSTRY



LONG BEACH OFFICE
400 OCEANGATE
P.O. BOX 1730
LONG BEACH, CALIFORNIA 90801-1730
TELEPHONE: (562) 436-2000
FAX: (562) 436-7416

SAN FRANCISCO OFFICE
450 PACIFIC STREET
SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE: (415) 398-6000
FAX: (415) 981-0136

ANCHORAGE OFFICE
SUITE 650
1029 WEST THIRD AVENUE
ANCHORAGE, ALASKA 99501-1954
TELEPHONE: (907) 279-9696
FAX: (907) 279-4239

SEATTLE OFFICE
SUITE 3300
1301 FIFTH AVENUE
SEATTLE, WASHINGTON 98101
TELEPHONE: (206) 622-3790
FAX: (206) 343-9529

HONG KONG OFFICE
SUITE 1603
299 QUEEN'S ROAD CENTRAL
HONG KONG
TELEPHONE: (852) 2854-1718
FAX: (852) 2541-6189

www.kyl.com

Celebrating over forty years of providing comprehensive legal service to the marine industry.



TCC GROUP

Tai Chong Cheang Steamship Co. (H.K.) Ltd.

泰昌祥輪船(香港)有限公司

Room 4411, 44/F., Cosco Tower,
183 Queen's Road Central, Hong Kong
Tel : (852) 2522 5171
Fax : (852) 2845 9307

香港皇后大道中183號
中遠大廈四十四樓4411室
電話：(852) 2522 5171
傳真：(852) 2845 9307

香港每天需要處置的工商業及住宅廢料，數以千公噸計。根據環境保護署 2012 年統計，特殊廢物每日 1,127 公噸；建築廢物每日 3,440 公噸；家居廢物每日 6,286 公噸；工商業廢物每日 2,992 公噸。1991 年至 2012 年都市固體廢物及家居廢物的人均棄置率有持續上升的現象，主要是人口不斷膨脹及商業活動所致。但是，本港只有 3 個策略性堆填區，分別是新界西堆填區、新界東南堆填區及新界東北堆填區，這都是用作處置廢物的主要地點。

然而，處置廢物的數量顯然有增無減，處置廢物的主要地點難以擴建或增建一個新的策略性堆填區，現時，本港 3 個策略性堆填區將會於 2018 年飽和，令政府近年開始重視回收業，因此，回收業便應運而生。回收項目包括：鋁罐、銅線、報紙、卡紙、金屬、玻璃樽、破布等。回收業與航運業是息息相關。本文以廢紙為例，全港各區收集廢紙後，處理的廢紙任意運到三個碼頭卸貨區的其中一個，並放在卸貨區躉船集齊足夠數量後便經內河船運送廢紙至內地加工。現時回收的廢物依賴出口，碼頭是業界的必要用地。假設十個廢紙處理的碼頭卸貨區躉船泊位中，有一個未能泊得，餘下九個泊位絕不足夠應付巨大的廢紙量。無法應付巨大的廢紙量只能送往堆填區。

現時，政府對回收業補助不足，加上營運成本上升，包括租金、工資成本、碼頭費，導致回收業經營不容易。政府應該提供業界補助基金，以提升回收業的競爭力。同時，航運業扮演回收業輔助的角色，航運業可以提供專用的船隻，以便進行回

收的工作。航運業可以設計往來香港及中國珠江三角洲航線、碼頭區可以預留處理回收物料及專用船隻停泊區，以作起卸貨物之用。回收業涉及航運物流專業工作繁多，加上回收業被認為「厭惡性行業」，因為年輕人覺得此行業工時長、體力勞動大、晉升機會低、接觸各種各類垃圾發出惡臭，導致回收業缺乏人材，航運業可以培訓專業人材及糾正常人錯誤的觀念。航運業可以降低船隻運作收費及碼頭費，以維持回收業生存空間。拆船業在香港航運業長遠沒有發展空間，回收業正為拆船業提供長遠發展及相輔相成的作用。

(劉銳業先生：Assistant Lecturer
Division of Business, Hong Kong
Community College, The Hong Kong
Polytechnic University)



150 Years of the York-Antwerp Rules

Mr. D. John Wilson, an authoritative average adjuster and an editor of the 10th 11th & 12th Edition of Lowndes & Rudolf on “The Law of General Average and the York-Antwerp Rules”, which is well recognized as the “bible” on General Average, sent the editor of this column a draft article in 1989 when the York-Antwerp Rules were celebrating their 125th anniversary. The introductory notes of that article are reproduced below after 25 years:

It would probably be correct to say that, if a general average were to occur today in almost any part of the world, the adjustment would be prepared in 99 cases out of 100 in accordance with the York-Antwerp Rules, an internationally accepted code of rules setting out what losses and expenses are admissible in general average, and how they are to be apportioned between the ship and cargo interests etc. Whether the voyage is to London, New York, Rotterdam or Timbuctoo, and whether the adjustment be prepared in Hong Kong, Tokyo or Piraeus, the final adjustment and settlement between the parties should be all but identical.

The commercial advantages of an internationally accepted code are of inestimable value – (even if we now

take them for granted) – and it is worth contrasting the easy position today with the great inconveniences and serious evils to which internationally trades were subject in the mid nineteenth century by reason of the diversity which then existed in the laws of general average in all the maritime countries.

The forerunners of the rules on general average were “York Rules 1864” consisting of only 11 rules, which were dusted off and re-issued in 1877 as the “York-Antwerp Rules 1877” with the addition of a 12th rule. The latest 14th Edition of the above-mentioned “bible” examines the York-Antwerp Rules through their various editions of 1864, 1877, 1890, 1924, 1950, 1974, 1974 as amended 1990, 1994 and 2004 to see what important changes have been introduced. As reported in Seaview No. 102, an International Working Group (IWG) was appointed at the CMI Beijing Conference in October 2012 with a mandate “to carry out a general review of the York-Antwerp Rules on General Average, and, noting that the York-Antwerp Rules 2004 had not found acceptance in the ship-owning community, to draft a new set of York-Antwerp Rules which meet the requirements of the ship and cargo owners and their respective insurers, with a view to their adoption at the 2016 CMI Conference.”

CASE BRIEF

St Maximus Shipping Co Ltd v A P Moller-Maersk (2014) – Grounding of the vessel “Maersk Neuchatel” gave rise to general average. To avoid delay in onward carriage of cargo the Charterers put up security on behalf of the cargo interests, undertaking, as provided in the letter of undertaking to the Ship-owner, “to pay the proper proportion of any General Average and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be due from the Cargo or the Shippers or Owners thereof under an Adjustment”

The Charterers did not agree to the adjusters’ allowance for sacrifice in grounding damage, contending that their only liability was to pay the sum which was properly and legally due from cargo interests.

The Court held that as a matter of language, there was an undertaking to “pay” such amount as might be “ascertained to be due” under the adjustment. There was no suggestion in the LOU that the sum ascertained to be due under the adjustment was only conditionally or provisionally due, nor was there any procedure or mechanism laid down as to when and how it became unconditionally due; the clause said nothing about the sum being legally due; the clause did not even say that it had to be properly due.

Following this London High Court ruling, it appears, as suggested by a solicitor, that “If you want to have the benefit of all the arguments that would have been available to cargo, you will need

a much more carefully-worded security wording than was the case here.”

Q&A

How to deal with “overlapping damages”?

Whenever we have Overlapping Damages, one works on the basic principle that what is already “dead” cannot sustain further injury, but with lighter earlier damages, the new greater damage will generally absorb the smaller. Thus, a plate – or section – which has previously been recommended for renewal may sustain yet further damage – as such – but this further damage will cause the Ship-owner no financial loss as the renewal was already pre-empted by the first damage.

However, those plates which previously had only been lightly damaged (recommended for fairing in place) and now, as a result of a later accident, require renewal, are considered in a different light. What one has to ask is:

“Of itself, would that second accident have caused damage requiring the renewal of the plate or part? Or was the renewal necessary only because of the combined effect of the two accidents?”

If the former, then the second accident pays the whole cost of renewal; if the latter, the cost of renewal is apportioned equitably between the two accidents.

*(Mr. Raymond T C Wong
Average Adjuster)*

歡迎來稿 Articles Welcome

為了將本季刊辦得更好，內容更豐富，歡迎各位會員來稿，談談你們對海運業的所見所聞，親身經歷和感受，讓大家能分享你們的經驗和心得。

來稿限壹千字左右，請以.doc形式附上。
請寄往香港上環干諾道中152-155號，
招商局大廈1605-7C室海運學會收。
或香港郵政總局郵箱6081號 海運學會收。

來稿也可以電郵或圖文傳真的方式，
電郵地址為：info@seatransport.org
傳真號碼：(852) 2581 0004

我們感謝大家的熱忱支持。

We aim to expand and enrich the contents of "Seaview". If you would like to share your thoughts or experiences with other members, please feel free to submit an article to the Editorial Board for consideration for publication. Articles and materials in connection with all aspects of sea transportation are welcome from members.

The number of words in an article should be around 1000, with soft copy in .doc format. Please mail to:
Institute of Seatransport,
Room 1605-7C, China Merchants Building,
152-155, Connaught Road C, Hong Kong.
Or GPO Box 6081, Hong Kong.

Or you may post it by e-mail to:
info@seatransport.org or
fax it to us at (852) 2581 0004
Thank you very much for your kind support.

投稿指引 Guideline of Articles for Seaview

文章應：

1. 與海運有關；
2. 內容與題目相符；
3. 沒有政治色彩。

Article(s) submitted for Seaview should be:

1. Related to sea transportation;
2. Contents to meet with the theme;
3. No politics.

The "SEAVIEW" quarterly Journal circulated in Hong Kong, China and Taiwan with 1000 copies each issue. We cordially invite your participation to advertise in the coming issues.

Rate for advertising per issue:-

Back full page cover	:	HKD 3,300.00
Front inside full page	:	HKD 1,980.00
Back inside full page	:	HKD 1,980.00
Full page	:	HKD 1,540.00
Half page	:	HKD 825.00
Quarter page	:	HKD 498.00

Colour printing is acceptable upon requested with additional cost.

NOTICE FOR SPECIAL ISSUE OF SEAVIEW

The Institute is preparing to publish a special Winter issue of “Seaview” in honour of its 30th anniversary. Articles in relation to seatrtransport or related fields in either English or Chinese language are now called for from interested members. The number of words in an article should be around 1000, with soft copy in WORD format, if possible. Please send your articles to the Secretarial Office through the following e-mail address:

info@seatrtransport.org

or by mail to (with the software copy in WORD format, if possible):

Institute of Seatransport
1605-7C, China Merchants Building
152-155, Connaught Road Central, Hong Kong.

or by fax No. 2581 0004

Seaview Editorial Board

Seaview 特刊通知

時光如梭，轉眼距離 12 月份舉行的海運學會 30 週年會慶已經不遠了。

學會準備今年冬季推出“Seaview 海運季刊”特刊慶祝海運學會成立三十週年。有興趣的會員，可以為特刊提供有關海運或相關行業的文章，中英文均可。每篇文章的字數限 1000 字左右，如能提供 word 格式的電子文本更佳。請將你們的文章發給學會秘書處，電子郵件如下：

info@seatrtransport.org

或者直接郵寄到如下地址（最好附上 word 格式的電子文本）：

海運學會
招商局大廈 1605-7C
香港干諾道中 152-155 號

或直接傳真到如下傳真號碼：
2581 0004

Seaview 編輯部



香港船舶註冊處

HONG KONG SHIPPING REGISTRY



✧ 以優質及良好服務著稱的世界級船舶註冊
A world-class shipping register with a reputation for excellent quality and service

✧ 船舶註冊總噸位超越7,000萬，位列世界五大排名之內
One of the world's top 5 registers
The registered gross tonnage has exceeded 70 million

✧ 簡易使用程序及全年無休服務
User friendly and round the clock, 365 days service

✧ 建基香港，放眼世界
Based in Hong Kong with world vision

Marine Department
Government of the Hong Kong
Special Administrative Region



香港特別行政區政府
海事處

Enquiries:

Hong Kong Shipping Registry,
Marine Department, HKSARG
3/F, Harbour Building, 38 Pier Road, Central, Hong Kong
Tel: (852) 2852 4387 Fax: (852) 2541 8842
Email: hksr@mardep.gov.hk Website: <http://www.mardep.gov.hk>

查詢：

香港船舶註冊處
香港特別行政區政府海事處
香港中環統一碼頭道38號海港政府大樓3樓
電話：(852)2852 4387 傳真：(852)2541 8842
電郵：hksr@mardep.gov.hk 網址：<http://www.mardep.gov.hk>



海 運 學 會
INSTITUTE OF SEATRANSPORT
APPLICATION FORM FOR MEMBERSHIP

<p>NAME (Mr / Mrs / Miss) _____ 姓名 _____</p> <p>DATE & PLACE OF BIRTH _____</p> <p>NATIONALITY _____ PASSPORT / I. D. NO. _____</p> <p>HOME ADDRESS _____</p> <p>_____</p> <p>HOME TELEPHONE _____ MOBILE PHONE NO. _____</p> <p>PRINCIPAL PROFESSION _____ PRESENT POST _____</p> <p>PRESENT EMPLOYER & FULL ADDRESS _____</p> <p>_____</p> <p>DEPT. _____ OFFICE TELEPHONE NO. _____ FAX _____</p> <p># ACADEMIC / PROFESSIONAL QUALIFICATION E-MAIL _____</p> <p>* PREVIOUS EXPERIENCE IN SEATRANSPORT :</p> <p>NAME OF COMPANY _____ PERIOD _____ POST _____</p> <p>NAME OF COMPANY _____ PERIOD _____ POST _____</p> <p>NAME OF COMPANY _____ PERIOD _____ POST _____</p> <p>REFEREE : NAME _____ COMPANY _____ TEL. _____</p> <p>CORRESPONDENCE ADDRESS OF APPLICANT _____</p> <p>_____</p>	<p style="font-size: 24px; margin: 0;">相 片</p> <p style="font-size: 24px; margin: 0;">P H O T O</p>
<p>FOR OFFICIAL USE : DATE OF ACCEPTANCE _____ GRADE _____</p> <p style="text-align: center;">FEE _____ MEMBERSHIP NO. _____ MAILIST _____</p>	
<p>DECLARATION</p> <p>I, the undersigned, hereby apply for admission to membership of the Institute of Seatransport, and do agree, if admitted, to comply with the By-laws and by any subsequent amendments and / or alternations there to which may be made, and by any Regulations made or to be made for carrying them into effect.</p> <p>SIGNATURE _____ DATE OF APPLICATION _____</p>	

On completion of this form, it should be sent to "The Secretary, Institute of Seatransport, G.P.O. Box 6081, Hong Kong" together with a cheque of HK\$400, payable to "Institute of Seatransport". This amount is for covering the entrance fee and first Annual Subscription only and is not refundable if withdrawn by the applicant.

Please state name, number, date and place of issue of certificate/degree, or name and membership no. of other related Institute(s) on separate sheets. Please enclose a photocopy of your qualification if possible.

* For applicant with only commercial background, please fill in sufficient experience to cover the minimum requirements as stipulated in Articles 6.3. If insufficient information is given, the applicant will only be graded according to Article 6.4 as Associate Member.



招商局

CHINA MERCHANTS GROUP

Since 1872

招商局 創立於一八七二年晚清洋務運動時期，是中國近代民族工商企業的先驅，在中國近現代化進程中起到過重要推動作用。

賴於幾代人的努力，現已成長為一個實力雄厚的綜合性大型企業集團。其交通運輸及相關基礎設施建設、經營與服務，金融資產投資與管理，房地產開發與經營等三大核心產業，在業內居領先地位。

集團總部位於香港，業務分佈於香港、中國內地、東南亞等極具活力和潛力的新興市場，被列為香港『四大中資企業』之一，在國際工商界有著廣泛影響。



GUIDING YOU THROUGH THE RISKS

Hull & machinery • Cargo • Protection & indemnity (P&I) • Ports & terminals • Shipyards • Claims management

For further information please contact:-

*Hong Kong Richard Tsoi richard.tsoi@aon.com
Patrick Ho patrick.yw.ho@aon.com*

Shanghai Solomon Hsu solomon_hsu@aon-cofco.com.cn

Singapore Jochem Kort jochem.kort@aon.com

*Taiwan Carol Chen carol.chen@aon.com
Mark Chen mark.chen@aon.com*

Asia Pacific Peter Hulyer peter.hulyer@aon.com

Vancouver Doreen Egger doreen.egger@aon.ca

New York Robert Demotta robert.demotta@aon.com

*Aon Hong Kong Limited
28/F., Tower 1, Times Square, 1 Matheson Street, Causeway Bay, Hong Kong
Tel: +852.2861.6666 Fax: +852.2243.8641 Website: www.aon.com*

CIB

A Member of
the Hong Kong Confederation
of Insurance Brokers