

123

秋季
Autumn
2018



Institute of Seatrtransport

海 運 學 會

SEAVIEW

海運季刊

JOURNAL OF THE INSTITUTE OF SEATRANSPORT

海天搏擊五十年—葉偉膺先生訪談錄

Why Seaview?



VALLES STEAMSHIP CO., LTD.

www.vallesgroup.com

HONG KONG

Valles Steamship Co., Ltd.
Room 6810-11, 68th Floor, 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 1603,
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
SHANGHAI**

Fiona Song +8620 6681 4869
Mary Ma +8621 6058 2128

**ASIA PACIFIC
MIDDLE EAST
LONDON
NORTH AMERICA**

Darren Rowland +852 2864 2610
Mark Cracknell +44 (0)20 7558 3816
Nick Berry +44 (0)20 7558 3516
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.





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 1.15 億，位列世界五大排名之內
One of the world's top 5 registers
The registered gross tonnage has exceeded 115 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>

目錄

4	ICS Column-	Shelly Lin
	How 2008 Changes Global Ship Finance Market /	
	Overview of Global Ship Finance Market after 2008	
11	參與建設“一帶一路”及“粵港澳大灣區” 香港航運業不應缺位	劉洋
14	Law Column - Extra-territorial reach of GDPR and non EU organisations	Rebecca Thornley-Gibson
19	海天搏擊五十年—葉偉膺先生訪談錄	
40	時下的香港青年人	林傑
41	Why Seaview?	Lau Yui Yip

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
潘裕國先生 顧建舟先生 蘇新剛先生 鄭承忠先生
高彥明先生 吳昌正先生 李樺先生 趙式明女士
劉海先生

海運學會2016/2018 年度理事如下：

主席：王德超 秘書(英文)：李慶偉
副主席(內務)：林銘鋒 秘書(中文)：馮佳培
副主席(外務)：王武堯 財政：朱志統
副主席(總務)：李耀光
其他理事：陳錦榮、陳燕婷、陳銘遜、鄭端霖、
張佩貞、劉銳業、梁永順、吳矢勤、
岑爾康、戴錫崑、曾超銘、胡明、
葉子良

法律顧問：

劉瑞儀

編輯委員會：

劉銳業、林傑、李耀光、馮佳培、王德超、伍占美、
黃治中、戴錫崑、Jon W. Zinke、Paul Apostolis、
胡明、翟玉英、秦俊浩、葉啟碧、張嘉尹、費曉明
本刊物為海運學會季刊，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。一編輯委員會啟
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. Stephen Pan, Mr. David Koo,
Mr. Su Xin Gang, Mr. Edward Cheng, Mr. Gao Yan Ming, Mr. Wu Chang Zheng, Mr. Li Hua,
Ms. Sabrina Chao, Mr. Lau Hoi

2016/2018 Executive Committee Members are as follows :

Chairman : Wong Tak Chiu, Raymond Secretary (English) : Lee Hing Wai, Henry
Vice Chairman (Internal Affairs) : Lam Ming Fung, Lothair Secretary (Chinese) : Feng Jia Pei, Gilbert
Vice Chairman (External Affairs) : Wong Mo Yiu, Gary Treasurer : Chu Chi Tung, Peter
Vice Chairman (General Affairs) : Li Yiu Kwong, Stephen

Other Executive Committee Members : Chan Kam Wing, Chan Yin Ting Amy, Chan Ming Shun Rocky,
Cheng Duen Lam Simon, Cheung Pui Ching Vivian, Lau Yui Yip Joseph, Leung Wing Shun Basil,
Ng Che Kan Deforest, Shum Yee Hong, Tai Sik Kwan, Tsang Chiu Ming, Wu Ming Eric, Yip Tsz Leung.

Legal Adviser : Rosita S.Y. Lau

Editorial Board :

Joseph Lau, Lam Kit, Li Yiu Kwong, Gilbert Feng, Raymond Wong, Jimmy Ng, Wong Chi Chung,
Tai Sik Kwan, Jon W. Zinke, Paul Apostolis, Brenda Chark, Barry Chen, Vicky Yip, Cheung Ka Wan,
Eric Wu, Peter Fei.

"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：香港九龍旺角西海庭道 8 號

富榮花園 12 座 7 樓 K 室

電話：(852) 2552 7008

傳真：(852) 2552 6384

電郵：hungyuenprinting@gmail.com

Printed By : Hung Yuen Printing Press

Address : 7K, Block 12, Charming Garden, 8 Hoi Ting Road,
Mongkok West, Kowloon, Hong Kong.

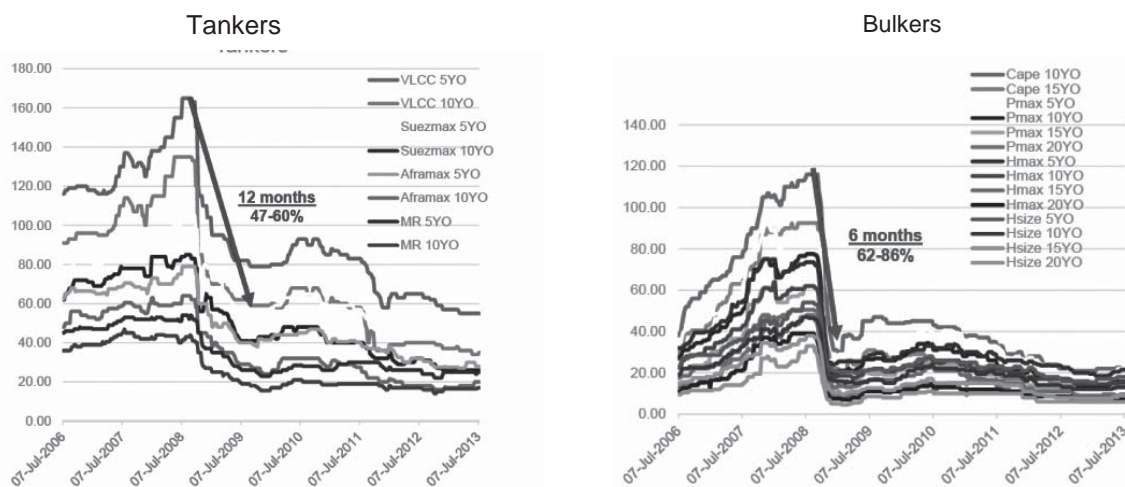
Telephone : (852) 2552 7008

Fax : (852) 2552 6384

E-mail : hungyuenprinting@gmail.com

September 15, 2008, was a very dark day. Lehman Brothers declared bankruptcy, and the world stock market dropped like a rock. In February, 2009 the United States Conference on Trade and Development released its Maritime Report analyzing the state of the world shipping industry. The report showed that 2008 was a turning point for global shipping, with the financial crisis causing an abrupt slowdown in world trade, after five years of rampant growth.

Impact on Ship Finance



(Source : Clarksons SIN^[3], 2013)

In the tanker market, values peaked in the first half of 2008, but then dropped in October. The asset value of 5 and 10 year-old tankers dropped by 47% to 60% within 12 months. The VLCC sector saw the most significant fall. In the dry bulk market, ship values reached a high point on July and August 2008, but dropped immediately and accelerated downwards. The values of

5 to 20 year-old bulkers dropped by 62% to 86%. The container market suffered as well. Out of the whole industry, the shipping line operators suffered a combined loss of about US\$ 20 billion in 2009 alone.^[5] The traditional German shipping company Hapag-Lloyd lost more than US\$300 million in the first quarter of 2009 and needed close to US\$ 2.5 billion to stay afloat.^[5]

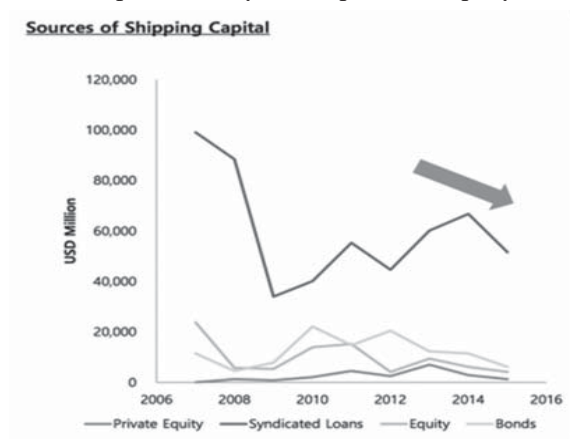
Reaction by banks

Since then, banks have tended to take a relatively less open attitude towards financing in the shipping industry. Banks were likely to only maintain existing relationships, and preferred large companies with good reputation and financial reports, as well as public ones with information transparency and easier access to capital markets, as compared to privately held companies. For diversification in terms of financing portfolio, banks would extend their portfolio to other services, in order to lower the risks and impacts of capital centralization. To lower the risks that might be involved, ship assets with a younger age profile and low gearing ratios would be preferred.



(Source : Marine Money International^[3], 2008)

The graph above shows that 10 out of 27 banks were no longer active in ship finance services, and two of them were absorbed by other banks. Though there were leavers and mergers, new entrants or growing players were showing up in the market, particularly from private equity.

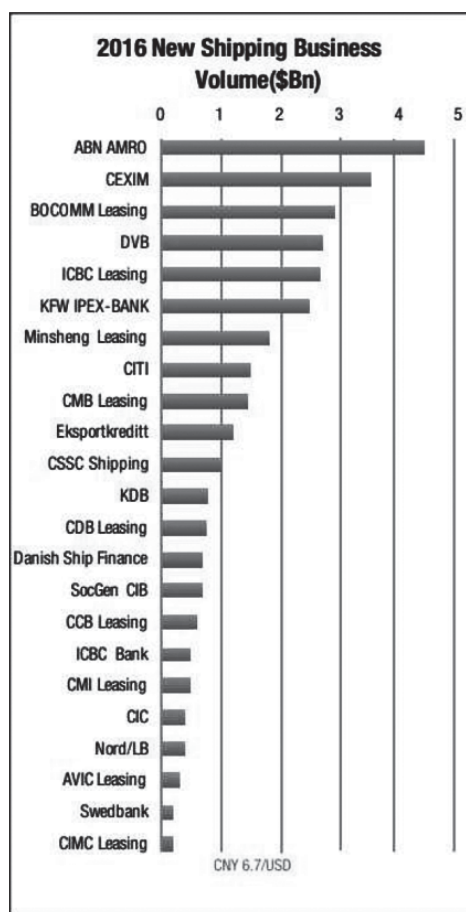
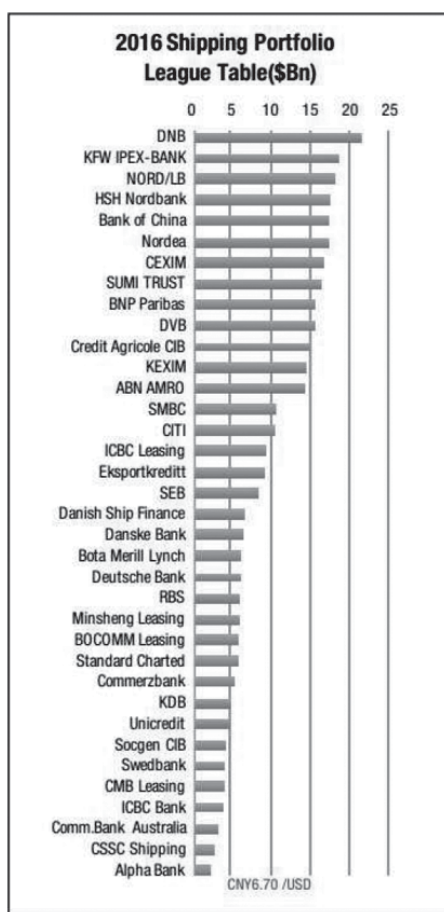


(Source : Marine Money International, 2016)

Based on a graph regarding sources of capital for ship assets from Marine Money, it is shown that in 2009, after the financial crisis, whole sources of capital were scaled down from over US\$120 billion, to less than US\$60 billion. In 2010, the credit crisis bottomed out, and lending services remained subdued. At that time, banks were pulling out and club deals were preferred. Starting from the second half of 2011, many traditional European shipping financing banks tightened up ship financing services. According to a research report of Petrofin, this trend saw a sustained spike in 2012. Comparatively, banks in the Asia-Pacific area began to take an increasing proportion of the global ship finance market. Between 2010 and 2012, the total shipping financing amount

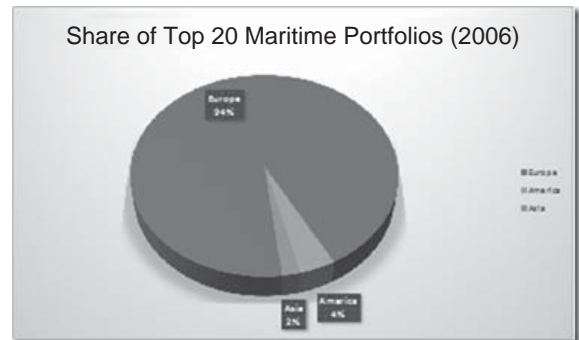
in the Far East and Australia increased from US\$66.4 billion to US\$93 billion, over a 40% increase within 2 years. Compared to 2008, European banks dropped by 20% in terms of shipping finance service amount in 2016, while Asian banks saw a 30% of increase. Meanwhile, it can be seen that the source of capital was becoming much more diversified. The changing trend shows that bonds began to take up an increasing proportion in sources of capital from 2009 and even reached a similar percent to bank loans in the first three quarters in 2012. Another source of capital is private equity which became an important source of finance when shipping banks, especially European ones, took a pessimistic attitude

towards the industry. Possible reasons were likely the pressure of meeting the minimum capital requirements of Basel III standards to protect against a further debt crisis, the necessity for banks to write down book values because of shrinking ship asset values and weariness for banks to deal with existent non-performing loan of asset. Nonetheless, according to the Greek Central Bank, “non-performing exposures”- a euphemism for bad loans – accounted for a staggering 43% of their total loan book at the end of 2017.^[9] The share of ‘non-performing exposure’ among shipping loans, however, was a somewhat healthier 35%.^[9]

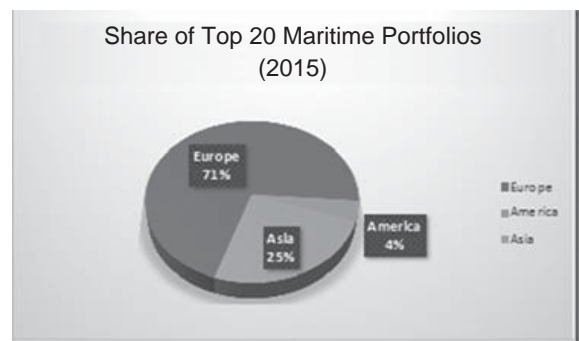


(Source : Marine Money^[3], 2016)

One more feature that can be highlighted is the growing percent of Asian Banks - especially Chinese ones – involved in shipping. This trend is connected with the circumstance that China is becoming a main ship investor and builder globally. From the figures regarding Shipping Portfolios on the left, among the 27 largest players, there are 8 Chinese shipping finance players and 3 of top 12 are export credit agencies or banks. Also, from the graph of Business Volume, it is obvious that half of the institutions are Chinese and 10 of them are leasing companies. They are relatively new entrants to shipping. In accordance of statistics from the China Banking Regulatory Commission, by the end of March 2017, 23 out of the 60 existing Chinese financial leasing companies have carried out vessel leasing operations, with a total 989 vessels and US\$17.97 billion of assets. Major players like CLC, ICBC leasing, Bank of Communications Financial Leasing have been active in investing. At the end of last year, BOC Financial Leasing just placed an order of four more Karsamaxes adding to the earlier two ordered on the first half of the same year. Meanwhile, many European banks – like RBS and NBIM- were dumping ship assets due to rapidly shrinking values from 2008 to 2015.



(Source : Marine Money International, 2006)



(Source : Marine Money International, 2015)

Where to find finance

Under these circumstances, some small companies might find it challenging to source debt finance. However, God never closes a door without opening a window. If long term charters are available, bankers will potentially consider financing these ship players. Also, certain banks are targeting this particular market like Merchant and Marine Bank (M & M Bank), Macquarie Bank and Pareto Bank. Recently, some regional banks that aim to handle local owners with strong balance sheets with stable ship finance have broken into the market for the first time like Hiroshima Bank in Imabari, Japan. If a company

excels in operation, Joint Venture Partners can be an option as well, like CLS , a new joint venture of K Line, NYK, Chubu Electric Power Co. and Toyota Tsusho Corp. for a LNGGV newbuilding.^[6] Additionally, Shipbrokers might also be of help with assistance in financing. Lastly, there are some other possibly workable solutions like seeking assistance from Shipyard Leasing Companies and Export Credit Agencies.^[3]

Impact of Regulations

As Basel IV proceeds forward, US Sanctions are reimposed, IFRS are applicable and low Sulphur fuel limits will soon come into force, more capital is expected to be needed and more compliance cost will be involved. At the same time, customers of shipping companies will consider other aspects like the impact of environmental restriction in addition to cost and asset price. With influence from different aspects, there has been a restructuring both on the company level and deal level. Considering this, there are two aspects that shipping company might need to consider. First, compliance costs will have to be paid which might lead to greater challenge for financing. Secondly, it is important to improve efficiency to reduce cost and ship owners are likely to accept a more digitalized relationship with the banks. Hopefully, we will see this in the near future. For now, it's time to wait and watch.

References:

1. Kavussanos, M., & Visvikis, I. (2016). *The international handbook of shipping finance : Theory and practice*. London: Palgrave Macmillan.
2. Stopford, M. (2009). *Maritime economics (3rd ed.)*. Abingdon; New York: Routledge.
3. Lecture note of *An Update On the Ship Finance Market*. (2018), Hong Kong: Institute of Chartered Shipbrokers & Standard Chartered, 1 June,
4. Ang, I. (2017). *BoCom FL signs for more kamsarmax newbuildings*. Singapore: Tradewinds, 15-December, 4.
5. Kalgora, B., & Christian, T. (2016). *The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis*. *Open Journal of Social Sciences*, 04(01), 38-44.
6. *Japanese JV Partners ink LNGBV contract*. (2018). 13-July, Singapore: Tradewinds, 2.

7. *Pierce, A. (2018). Livanos lashes out at 'abhorrent' use of capital markets by peers. Singapore: Tradewinds, 8-July, 22.*
8. *Corbett, A. (2018). Regional Japanese Banks on pace for Ship-finance Entity. Singapore: Tradewinds, 15-June, 40.*
9. *Greek Banks Edge back Into Shipping. (2018). Singapore: Tradewinds, 1-June, 45.*

(Shelly Lin: Student of Department of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University)



".....a truly independent international practice"

www.crump-co.com.hk

Chris Potts or Peter Lau

2009 Tower One, Lippo Centre
Admiralty, Hong Kong

Tel: +852 2537 7000

Fax: +852 2804 6615

E-mail: crumps@crumpslaw.com

Boutique Admiralty Firm with broad and deep knowledge and experience in transport law and civil dispute resolution with strong network of correspondents worldwide.

~~~~~ 150 years ~~~~~  
(30+ years in Hong Kong)



## 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

E-mail : [examination@ics.org.hk](mailto:examination@ics.org.hk)

Website : [www.ics.org.hk](http://www.ics.org.hk) also [www.ics.org.uk](http://www.ics.org.uk)

FAQ : [http://www.ics.org.hk/Examination\\_9.htm](http://www.ics.org.hk/Examination_9.htm)

### 萬邦集團 IMC Group



Founded in 1966, the IMC Group comprises companies with diverse interest worldwide.

The major strategic business interests which are core to the IMC Group include the industrial group - a leading integrated maritime and industrial solutions provider in dry bulk shipping, industrial logistics, chemical transportation, shipyard and marine engineering, offshore assets and services, consumer logistics and palm oil plantations.

Other IMC businesses include investments, lifestyle and real estate development, and social enterprises.

The IMC Group is a global company with offices in China, Hong Kong, Indonesia, Singapore, Malaysia, Vietnam, Thailand, India, Japan, Korea, Myanmar, Philippines, South Africa, UAE and USA.

Contacts:

Suite 2802, Lippo Centre Tower 2

89 Queensway Admiralty, Hong Kong

Tel : (852) 2295-2615

Fax : (852) 3017-6767

Email : [groupcomm@imcindustrialgroup.com](mailto:groupcomm@imcindustrialgroup.com)

Website : [www.imcgroup.info](http://www.imcgroup.info)



在最近舉行的博鰲亞洲論壇 2018 年年會上，作為國家發展戰略層面的「粵港澳大灣區」建設成為各界關注的焦點之一。在出席相關論壇致辭中，特首林鄭月娥著重強調香港可以從「創新」和「聯繫」這兩方面為大灣區建設作出重要貢獻。當然，由於論壇本身更著重於嘉賓之間的觀點分享和討論，因此在該篇致辭中林鄭月娥並未對前述兩方面做全面和深入的分析，例如在建設大灣區中香港到底可以實現哪些制度和措施上的「創新」，以及如何發揮優勢加強大灣區與境外的「聯繫」。目前，粵港澳三地都在翹首以盼即將出台的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》。但根據以往經驗，此類文件往往都是提綱挈領的規劃和指引，只會為大灣區未來建設定位目標、明確方向以及勾勒重點，而不會提出具體操作方案和細節。因此，特區政府接下來要做的則是思考並落實「做什麼」和「怎麼做」的問題，儘早能夠做到「知行合一」，把相關規劃和指引轉化為實際行動，從而利用「一帶一路」和「大灣區」建設為香港的社會和經濟發展帶來結構性轉變。

事實上，內地與特區政府迄今簽署了兩份重要文件，一份是去年 7 月 1 日由習近平主席在香港親自見證並由國家發改委和粵港澳三地政府簽字的《深化粵港澳合作推進大灣區建設框架協議》（「《框架協議》」），另外一份就是去年底由國家發改委和特區政府簽署的《關於支持香港全面參與和助力「一帶一路」建設的安排》（「《合作安排》」）。這兩份文件已經為香港參與「一帶一路」和「大灣區」建設訂明瞭原則、宗旨、目標以及相關重點領域，而這兩項國家頂層項目更是相輔相成

互相促進的關係。例如，《框架協議》中明確提出要充分發揮港澳地區獨特優勢，深化與「一帶一路」沿線國家在多方面的合作，攜手打造推進「一帶一路」建設的重要支撐區。同時，在《合作安排》中則表明支持香港把握機遇積極參與和推動大灣區建設，拓展自身經濟社會發展空間，提升在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能。因此，對於特區政府來說，是否能夠充分認識並理解國家政策機遇，不單決定未來香港在「一帶一路」和「大灣區」建設中扮演何等角色和起到什麼作用，更可能影響到香港是否能借力完成產業結構性改革，從而實現社會和經濟的可持續發展。

事實上，中央政府已經點明香港應該「做什麼」和「怎麼做」這兩個問題。在今年 2 月北京舉行的「一帶一路策略機遇論壇」中，時任全國人大委員長並主管港澳事務的張德江在講話中，除了強調「國家發展始終需要香港」之外，同時提出四點期望，包括主動對接國家發展戰略、與內地合力提升優勢互補效應、增強創新意識以及積極促進人文交流。這無疑代表中央政府為香港探索經濟發展指明了新方向，在充分發揮「超級聯絡人」作用配合國家經濟戰略發展同時，更應借助國家政策支持實現提升本港經濟自主性，並提升經濟競爭力，從而達至產業多元化及可持續發展。

《框架協議》提出粵港澳三地各自分工，針對香港就包括鞏固和提升國際航運等三大中心地位，推動專業服務發展以及建設亞太區國際法律及解決爭議服務中心。在《合作安排》中同樣重點提出支持

香港發展高增值海運服務，推動香港發展成為重要的國際海運服務中心，以及支持香港為「一帶一路」建設提供國際法律和爭議解決服務。雖然由於香港早已不再是集裝箱吞吐量排名世界前三的港口而導致很多人認為香港航運業式微，但這是片面理解了現代航運業的內容，忽略了香港在海事法律和爭議解決、航運金融和海事保險、以及船舶管理和融資等多方面在亞太區範圍內依舊具有領先地位。因此，特區政府應該儘快針對航運產業轉型進行專項研究，推動港口和海運結構性改革，利用「一帶一路」和「大灣區」建設推動港口和海運結構性改革，吸引內地和沿線航運物流企業充分利用香港專業服務，推動香港發展成為多元化的國際航運服務中心。

針對香港航運高端航運服務業來說，中央政府提及的四點期望中，「創新意識」恰是實現航運產業多元化從而鞏固和提升航運中心地位的重中之重，也是達至其他三項期望的大前提。從國家發展戰略來說，隨著經濟和貿易實力的不斷提升，中國實現從「航運大國」向「航運強國」的轉變的重要指標就是參與和制定國際航運和貿易遊戲規則的能力。在此方面，香港無疑可以在海商事仲裁和調解領域發揮不可替代的作用，在為國家探索與建立「一帶一路」多元化糾紛解決機制和機構的同時發展成為國際法律及爭議解決服務中心。在與內地合力提升優勢互補效應方面，灣區經濟的意義就在於發揮集聚效應，讓區域內城市之間通過各展所長而互補不足，通過產業聯動提升機體經濟動能。廣州一直依託先進航運製造業為基礎發展航運金融服務產業，而香港則是全球頂尖國際航運中心中唯一沒有航運交易所的城市。因此，香港應該主動尋求與廣州航運交易所合作，探索開展多種航運指數和海事保險等交易產品和資金結算與海損理算等業務，成為大灣區實現資金流和信息流的自由流通方面作出創新嘗試。至於

人文交流，作為「海上絲綢之路」上的重要節點，香港通過多元化航運服務業推動內地與沿線國家和地區航運業深入對接，在航運政策、市場監管、航運安全、環境保護和人才培養等方面都可以代表國家展開合作，同時增強香港作為國際航運中心的影響力和向心力。

在參與和推動「一帶一路」和「大灣區」建設中，香港航運業不僅不應缺位，更應該並且理應跑在其他產業前列，接受挑戰，迎接機遇，率先為香港在重塑本港經濟結構和探索持續發展路向方面鳴笛揚帆起航。

(劉洋：  
香港與內地法律專業聯合會 副會長  
香港船東會中國事務委員會 委員)

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**  
101 EAST  
9TH AVENUE, SUITE 7A  
ANCHORAGE, ALASKA 99501-3651  
TELEPHONE: (907) 258-4110  
FAX: (907) 277-1894

**SEATTLE OFFICE**  
SUITE 3100  
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](http://www.kyl.com)

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





# 翟玉英律師事務所

## BRENDA CHARK & CO

### Maritime Law Firm

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

- 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

#### Non-contentious

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

#### Others

- Employment Issues
- Landlords & Tenants
- Tracing of Trust Funds
- Enforcement of Awards & Judgments
- Defending claims arising from cyber crime
- Defending import & export related offences

香港灣仔軒尼詩道 338 號北海中心 9 樓 E & F 室  
9E & F, CNT Tower, 338 Hennessy Road, Wanchai, Hong Kong

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

E-mail: [info@brendachark.com](mailto:info@brendachark.com)

Website: [www.brendachark.com](http://www.brendachark.com)

## Law Column - Extra-territorial reach of GDPR and non EU organisations

*Rebecca Thornley-Gibson*

Organisations based outside the European Union who handle the personal data of EU citizens need to ensure they comply with the EU General Data Protection Regulation (GDPR). How you obtain, process, maintain, record and protect personal data will mean you need to be proactive in your approach to GDPR.

If you are well on your way preparing for the GDPR which took effect on 25 May 2018, you'll be able to confidently and competently answer the following:

How can you show that the right compliance measures are in place?

- > Do you know what types of personal data are kept in your organisation, with whom they are shared and for what purposes they are used?
- > Have you thought which projects you will be running in the next 12 months require Data Protection Impact Assessments?
- > Who will be your Data Protection Officer or do you need one?

- > Can you list the data you are processing, why you are processing it and how long you will need to process personal data?
- > Is your Privacy Notice/s up to date?
- > Do you have an individual's consent to process their data?
- > How will you log any data breaches and ensure you notify the ICO within 72 hours of the breach?
- > Have you reviewed all your existing contracts and included the relevant GDPR clauses?
- > What procedures do you have in place to erase or provide individuals with their data on request?
- > What training do you intend to provide to your staff so they understand the importance of dealing with data correctly?

- > If you are offering goods and services to people within Europe have you appointed a data protection representative in an EU member state?
- > Which country will be your lead authority to regulate cross border data processing activities?

The EU's General Data Protection Regulation ("**GDPR**") entered into force on 25 May 2018. As an EU legal instrument, you may think this is of no relevance to your business in Hong Kong. However, the GDPR is designed to have extra-territorial reach, impacting on non-EU companies who have an establishment in the EU or who process personal data of EU citizens. Whilst the GDPR shares some common features with Hong Kong's Personal Data (Privacy) Ordinance ("**PDPO**"), it also includes significant developments which go beyond the requirements of PDPO. Compliance with PDPO therefore does not automatically mean compliance with GDPR.

This article discusses the applicability of GDPR to non-EU companies

### **An establishment in the EU**

Article 3(1) of the GDPR applies to the processing of personal data by a controller or a processor established in the EU. Provided there is an establishment in the EU it does not matter where the processing is actually carried out. Therefore, the

loophole of a company in the EU deciding to process personal data of individuals at a location outside the EU is removed.

An establishment does not have to be a legal entity. The recitals of the GDPR suggest that an establishment: *"implies the effective and real exercise of activity through stable arrangements. The legal form of such arrangements, whether through a branch or a subsidiary with a legal personality, is not the determining factor in that respect"*.

*Weltimmo v NAIH* (C-230/14) examined the interpretation of "an establishment" under the current Directive and determined that the presence of a single representative in a Member State may be sufficient to amount to an organisation having an establishment in that Member State.

Therefore a consultant who carries out work in an EU Member State on behalf of a Hong Kong company may result in that Hong Kong entity being classed as having an establishment in the EU. Therefore the company's data processing activities will fall within the scope of the GDPR.

### **Offering goods and services/monitoring**

Article 3(2) of the GDPR also applies to a data controller or processor who is not established in the EU where the processing of personal data:



- > Relates to offering goods or services to individuals in the EU
- > Relates to the monitoring of behaviour of individuals in the EU

The accessibility of a non-EU website from the EU and the availability of an email address/contact details in the EU will not be enough to show the intention to offer goods or services. However, Recital 23 of the GDPR states that the following would be strong indicators of an intention to offer goods and services in the EU: using the language of a Member State which is not relevant to customers in the home state; using the currency of a Member State that is not generally used in the home state; offering delivery to a Member State; and referencing EU citizens.

The monitoring of behaviour will be relevant to scenarios such as tracking user behaviour through cookies and tracking individuals through the use of location data.

Almost every corporate website will use tracking cookies to retrieve usage information. Where that information relates to an EU user the GDPR is likely to apply and therefore it is hard to envisage a scenario where a company with full accessibility and cookie usage on its website would not have to comply with the GDPR.

It is easy to see how a logistics company based in Hong Kong, but which has a website that allows EU customers to make bookings through an online portal, or who employs a sales agent in the EU to sell or market its services, could be caught by the provisions of GDPR.

As breaches of the obligations imposed by GDPR can result in serious fines (of between 2% and 4% of annual turnover or EUR 10 – 20 million), it is important that companies in Hong Kong review their data protection policies to ensure these are in line with the GDPR requirements.

## **Conclusion**

The GDPR is often referred to as an evolution and not a revolution of data protection rules. For non-EU organisations, this descriptor will not have the comforting ring it may have for many EU organisations who are more familiar with the current Directive.

However, doing business in the EU will require a change in data protection practices to ensure compliance on a legislative level and the expected commercial approaches to data protection.

The logistics and transport industries have an international reach across complex supply chains. These factors will require

intra-group transmission of personal data, transfer of personal data to business partners, and prospecting new revenue streams where collection of personal data for business development purposes will be necessary. All of these activities are essential and valid operations. They now need to be reviewed to ensure that GDPR compliance can be achieved.

---

*(Rebecca Thornley-Gibson: Partner, London  
Ince & Co International Law Firm)*

# JRC Hostmost Engineering Ltd



YOKOGAWA



Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

## carriage requirement:

Passenger Ship ( $\geq 500$ GT) or Tanker ( $\geq 3,000$ GT):  
1 July 2012 (New building)

Cargo Ship ( $\geq 10,000$ GT): 1 July 2013

Cargo Ship ( $\geq 3000$ GT): 1 July 2014 (New Building)

Passenger Ship ( $\geq 500$ GT):

Before 1 July 2014 (Existing)

Tanker ( $\geq 3000$ GT): Before 1 July 2015 (Existing)

Cargo ( $\geq 50,000$ GT): Before 1 July 2016 (Existing)

Cargo ( $\geq 2,000$ GT): Before 1 July 2017 (Existing)

Cargo ( $\geq 10,000$ 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



## TCC GROUP

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

### 泰昌祥輪船(香港)有限公司

Suite 1308, Two Pacific Place,

88 Queensway, Hong Kong

Tel : (852) 2522 5171

Fax:(852) 2845 9307

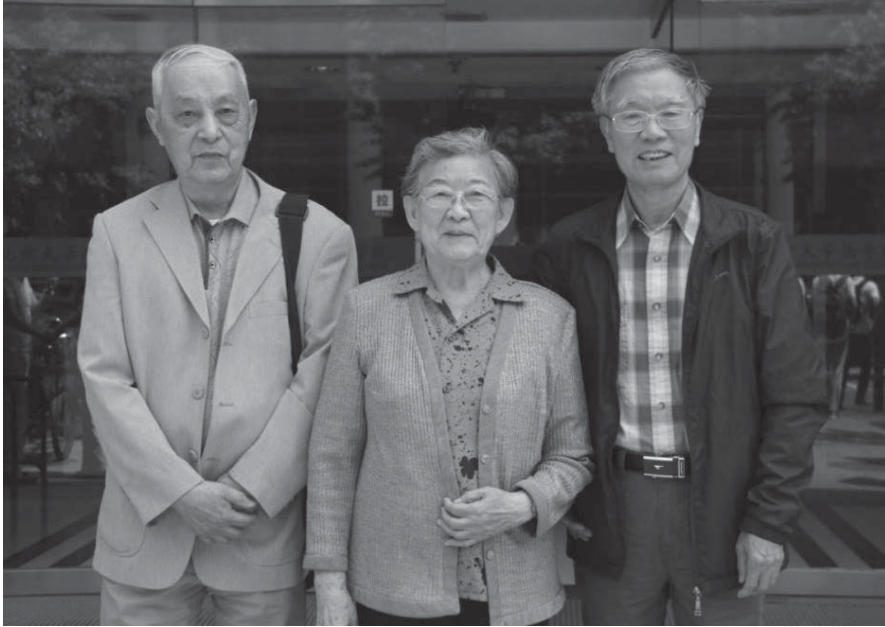
香港金鐘道 88 號

太古廣場二座 1308 室

電話 : (852) 2522 5171

傳真 : (852) 2845 9307





2017年5月17日，葉偉膺（右）與吳煥寧（中）和尹東年（左）  
教授應邀出席北京大學《口述海商法史》座談會

葉偉膺先生從事海商法、海事仲裁、海損理算、海事律師實務和研究工作五十餘年，期間曾在美國海特律師事務所和英國國際理霍（海損理算）公司學習和工作七年多。他是中國海事仲裁委員會（以下簡稱“海仲委”）的兩位元老之一；他參與設立“海損理算處”和香港中英合資的“德理有限公司”，辦理海損理算業務；他參與中國《海商法》的制定工作、出席聯合國貿發會和國際海事委員會召開的會議並在會上發言，參與對《約克—安特衛普規則》的修訂工作；他于1982年首批取得律師資格，1994年被司法部評為一級律師；他1992年被評為研究員和有突出貢獻的專家，由國務院發給證書和政府特殊津貼。鑒於此，本篇的題目就定為《海天搏擊五十年—葉偉膺先生訪談錄》。

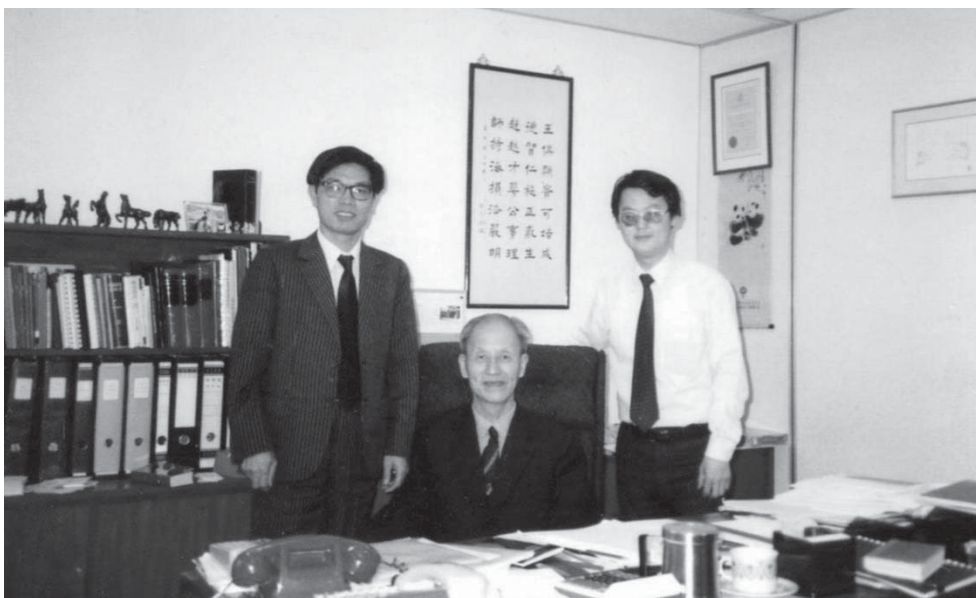
### 與海商法結下不解之緣

問：葉先生您好，謝謝您接受我們的採訪。您是中國著名的海商法專家，請問您是怎樣與海商法工作結緣的？您學習海商法和從事該項工作有何體會？

葉：不必客氣。我很樂意同你們年輕人聊天。有朋自遠方來，論天下之精微，理萬物之是非，不亦樂乎！我不是什麼中國著名的海商法專家，而是一名普通的海商法律工作者。我是廣東普寧人，1938年生。因為家裡窮，故斷斷繼續才從小學念到高中，成績優異，

老師們都希望我能考上名牌大學，但填志願時，領導卻只允許我報考師範學院。結果我考到華中師範學院，學習英語。畢業後本應去教書，但因工作需要，被分配到中國國際貿易促進委員會（以下簡稱“貿促會”）法律部工作，成為該校第一批到中央外事機關工作的四個人之一。

1964年7月15日，我到貿促會法律部向邵循怡副部長<sup>1</sup>報到。兩天後，海仲委高隼來副處長<sup>2</sup>（以下簡稱“高老”）帶我到北兵馬司交通部港監局開會，見到許多領導和專家，如：周啟新、馮法祖先生等。會議由王承訓船長介紹一件外輪碰撞我國漁船的案件以及處理意見。回來後，高老要我在一個小時之內寫一份600-700字的報告，呈送南漢宸主席<sup>3</sup>和其他領導。就這樣，我與海商法結下了不解之緣，成為到海仲委工作的第二個人，並和高老一起從事海事仲裁、海損理算、海事律師實務和研究工作，至今50餘年。這是工作的需要，時代的要求，在此期間，國家需要有人從事這幾項工作。



1986年，葉偉膺（左）與王德超先生（右）在香港會見國際經貿法、仲裁法和海商法專家邵循怡先生

因為我在學校沒有學過海商法，畢業後又從校門到機關門，沒有實踐經驗，“先天不足”，故必須下大功夫補課：

- (1) 苦讀魏文翰教授的《海商法講座》、《共同海損論》和中國後來出版的絕大部分海商法教科書。啃《British Shipping Laws》和英、美兩本關於共同海損（General Average）的權威專著。看不懂時就請教高老和邵副部長；
- (2) 到航運、保險和外貿公司、船檢和商檢局、港監和救撈局、修造船廠瞭解情況和學習，拜各行各業的專家、船長、輪機長、船員和工人為師。學會在海圖上標出船舶的位置和航跡。懂得承運花生和花生仁，應根據“露點通風原則”進行合理通風等；

- (3) 到上海和大連港監實習，聽胡伯康科長和林鈞鑫同志介紹處理海事的經驗。由陳曉明等三位港監官員帶上船，先後從寧波到上海，從上海到大連，體驗海上航行的生活和瞭解航海的實況；
- (4) 赴國內外 20 多個港口（外國 6 個，不包括到羅德島、悉尼、倫敦和利物浦等地開會和參觀）調查和處理海損事故。經常到外錨地，攀繩梯登輪取證，上駕駛台、下機艙瞭解情況；
- (5) 在辦案中學習。向法官、仲裁員和對手學習，獨立思考，不斷總結，逐步提高。

我的體會是：理論與實踐相結合是學習海商法和做好工作的最佳方法。

### 參與海商法的制定工作

問：您很早就參與海商法的制定工作，能給我們介紹相關的情況嗎？

葉：建國之初，我國政府和相關部門就參照蘇聯 1929 年《海商法》和一些國際公約著手起草《海商法》。1952 年至 1963 年，《海商法》草案九次易稿，邵循怡和高隼來同志參加該項工作。我到貿促會法律部工作時，看到《海商法》第九稿，並參加對該稿的學習和討論。此後，由於“四清運動”和“文革”的干擾，起草工作中斷。1974 年，貿促會法律部任建新部長<sup>4</sup>率團出席在漢堡舉行的國際海事委員會第 30 屆大會，瞭解到國外海商法律、法規制定工作的進展情況。回國後，向有關部門提出加快制定我國海上運輸法律、法規的工作，推動了制定中國《海商法》的進程。1975 年，在貿促會的建議下，由外交部、外貿部和交通部聯合向國務院呈交請示報告，提出以獨立自主、平等互利和參照國際慣例三項原則，整理和制定海商法規，由當時主持中央工作的鄧小平同志批准。同年，成立《海商法》整理小組，由交通部遠洋局和貿促會兩家輪流主持小組的工作。1982 年，由交通部牽頭，有關部門參加，恢復起草工作。後成立海商法起草委員會，由朱曾傑（以下簡稱“朱老”）任辦公室副主任，抽調上海和大連海運學院的尹東年和司玉琢老師以及交通部的楊文貴同志，協助朱老處理日常工作。《海商法草案》各章分給相關單位起草。貿促會負責第十章“共同海損”和相關章節，由我參照《北京理算規則》和《1975 年約克—安特衛普規則》的規定，執筆起草後，送朱老匯總。

1985 年 1 月，《海商法（草案）》上報國務院審核。由於《海商法》具有國際性等特點，故國務院對此事十分重視，專門成立《海商法》審查研究小組，花了六年的時間，邀請全國各有關部門和國內外專家、學者，多次開會，廣泛徵求意見，最後才基本定稿，這就是《中華人民共和國海商法（草案）》，也稱 1991 年 3 月 31 日《修改稿》。

為了慎重起見，在報請全國人民代表大會審議之前，國務院法制局又於 1991 年 5 月 21 日至 23 日，在北京香山未名山莊召開《海商法（草案）》專家論證會。會議由國務院法制局領導孫琬鐘、顧問郭日齊和交通部副部長林祖乙同志主持，朱老負責具體的工作。為



這次採訪，除發現我所提修改意見的資料外，還找到一份名單，從中可以看到參加會議的專家如下：

社科院 王家福、謝懷栻、梁慧星教授；經貿大學 沈達明、黎孝先、趙宏勳教授；中國法律諮詢中心 魏家駒、徐鶴皋教授；中國法律事務中心 高宗澤高級律師；中國貿促會 邵循怡研究員、葉偉膺副研究員；中國遠洋運輸公司 朱曾傑研究員、張常臨譯審；外交學院 姚壯教授；中國政法大學 吳煥甯教授；大連海運學院 司玉琢副教授；上海海運學院 尹東年、金祖光副教授；天津南開大學 陳文秋副教授。

這次會議，主要討論我們所提出的兩點建議：（1）對共同海損部分，進行補充，加進有關如何確定船舶、貨物和運費共同海損犧牲金額的規定和其他修改意見；（2）在其他大多數國家沒有改變之前，中國《海商法》還需規定：承運人對其雇員管船過失和延遲交貨的責任，應該有所限制。這涉及到適用什麼規則的問題。<sup>5</sup>

經過三天的討論和協商，最後所有領導和與會專家、學者達成共識，採納我們上述的意見。會後，對草案做進一步修改，1992年6月7日提交全國人民代表大會常務委員會審議。

1992年9月18日，人大法工委在人民大會堂召開專家座談會，研究《海商法（草案）》。我作為特邀專家和貿促會的代表，參加會議並回答了人大法工委領導提出的相關問題。同年11月7日，《海商法》由中華人民共和國第七屆全國人民代表大會常務委員會第二十八次會議通過並公佈，自1993年7月1日起施行。《海商法》由張常臨同志翻譯成英文。



2005年12月，原參加制定《海商法》的部分專家尹東年、葉偉膺、朱曾傑、高隼來、司玉琢和吳煥寧（前排自左至右二、三、五、六、七和八）在北京出席《兩岸三地海商法研討交流會》

問：您對如今修改中國《海商法》有何意見？

葉：我的建議如下：

- (1) 不要貪大求全，變化不要太快太大。從《漢堡規則》和《2004 年約克 - 安特衛普規則》不被海運界接受的情況應該得到啟示；
- (2) 浪損不是船舶碰撞，根據船舶保單條款，保險人不負賠償責任；
- (3) 《海商法》應允許雙方當事人將 SCOPIC 條款併入救助合同，並按約定支付酬金；
- (4) “無效果一按約定支付報酬”的海難救助應適用《海商法》。

### 海仲委的兩位元老之一

問：您在海仲委工作是什麼情況？辦理過多少案件？有什麼體會？

葉：以前，中國沒有涉外的仲裁機構，在國際貿易和海運中發生爭議需到外國仲裁，工作十分麻煩，費用也很高，而且我國的企業輸多贏少，經濟上吃虧，政治上影響也不好。貿促會第一代領導人南漢宸和冀朝鼎同志<sup>6</sup>識多見廣，十分重視仲裁工作。1952 年，就在會內設立仲裁部（後改稱法律部）。

1954 年 5 月 6 日政務院通過了《在中國國際貿易促進委員會內設立對外貿易仲裁委員會的決定》。據此，1956 年 4 月 2 日貿促會設立了對外貿易仲裁委員會（以下簡稱“貿仲委”）。

因海事糾紛有其特殊性和複雜性，有關單位，包括交通部要求貿促會設立海事仲裁委員會。1957 年 2 月，港監局負責人來貿促會正式提出。理由是隨著對外貿易的發展，來我國沿海和港口的外輪日益增多，發生海難，簽訂救助契約時，外方不接受當時我國由“海事處理委員會”處理的做法。例如，1954 年英國“查普林”輪在榆林港擱淺，我們派船救助，因當時我國沒有仲裁機構，也沒有救助標準合同格式，故外輪船長要求按國際習慣簽訂勞合社標準格式救助合同，發生糾紛到倫敦仲裁，否則拒絕救助，並要求由香港派船來施救。經交通部和外交部研究後，同意其要求。這種情況應儘快設法解決。

1958 年 11 月 21 日，在周恩來總理的主持下，國務院全體會議第八十二次會議通過《在中國國際貿易促進委員會內設立海事仲裁委員會的決定》。據此，1959 年 1 月 22 日，海仲委正式成立。同時通過《仲裁程式暫行規定》以及《救助契約標準格式》和《碰撞仲裁協定標準格式》。

1964 年我到法律部時，兩個仲裁委員會的業務人員很少，其中有邵循怡（法律部副部長）、貿仲委的董有淦（副處長）、王守茂、胡瑞孚（這四人都已去世）、徐士章、靳廣華、

海仲委的高隼來（副處長）和葉偉膺（此四人也已到耄耋之年）。開始大家在一起辦公，後來才慢慢分開，但還是經常在一起討論問題。

凡事開頭難，但大家工作都十分努力，收集了許多外國的資料，研究各國仲裁的立法、規則和做法。海仲委成立初期，就受理和審理了“范雷特”輪海難救助案（1963年）和“青島”輪碰沉“浙樂202”漁船案（1967年）。我們打破了外國對仲裁的壟斷，國人為之振奮，歡欣鼓舞！

但事情並非一帆風順，在“文革”動亂期間，仲裁業務受到嚴重的衝擊，特別是1969年幹部下放“五七幹校”後，實際上僅留下我一人。而我的主要任務是開展和從事海損理算工作。

70年代初期，領導從“五七幹校”調回來一批幹部，並任命任建新同志為法律部部長，他尊重和愛惜人才，大膽使用幹部，勇於開拓，仲裁工作才慢慢得以恢復和發展。

1978年，黨的十一屆三中全會，把中心工作從階級鬥爭轉移到經濟建設上來。改革開放後，隨著航運和經貿業務的不斷擴大，海事和經貿仲裁案件也越來越多，中國的仲裁得到了更大的發展，在國際上也已經很有影響。任建新等領導和高隼來、邵循怡和唐厚志等仲裁員積極參加國際仲裁員大會和國際海事仲裁員大會，參加聯合國和國際海事委員會召開的會議和活動。高老還作為仲裁員，多次到斯德哥爾摩商會仲裁院和香港國際仲裁中心審理案件。有一次，他在香港審理案件，同庭的兩位仲裁員是原香港律政司司長唐明治（Michael Thomas）和按察司司長韓恩德（Neil Kaplan）先生。

1987年，中國加入了《1958年承認及執行外國仲裁裁決公約》。從此，中國所做出的仲裁裁決，便可以在140多個國家和地區得到承認和執行。

1995年9月1日，《中華人民共和國仲裁法》施行後，各省市紛紛成立了263個仲裁委員會。但成立最早、規模最大、受案最多、主要審理涉外案件的還是海仲委和貿仲委。

我國仲裁的做法，基本上與國際接軌：（1）依據有效的書面仲裁協議受理和審理案件；（2）當事人可以各自選定一名仲裁員；（3）仲裁庭以事實為根據，以法律為準繩，參照國際慣例，尊重雙方當事人的約定，獨立公正，公平合理地審理案件；（4）專家辦案；（5）一審終局……。此外，根據中國的國情和中華民族的傳統文化，我們又獨創了仲裁與調解相結合的做法，即經雙方當事人同意，仲裁庭對爭議進行調解。此一做法，在許多情況下既可以更好更快地解決爭端，又能保持和增進當事人之間的良好關係，是成功的經驗。但開始時不為國際社會所認可，外國人認為仲裁就是仲裁，不能與調解相結合。但經過多年的實踐和我們做工作，現在已被接受，並被稱為“東方經驗”，許多國家也採用了這一做法。

我是兩個仲裁委員會的仲裁員，辦理海事和經貿案件。但因成立初期屬創建階段，案件不多，後來我又有相當長的時間不在北京工作，故在仲裁員中，我承辦的案件不是最多，而是較多的一位。品質也比較好，公正性更是勿可質疑。



從事仲裁工作，我比較深的體會是：

- (一) 公正是仲裁的生命線，必須永遠堅持。否則，只要有一個案件裁決不公，在世界上的影響就很不好，當事人就不到中國來仲裁了。幾代人艱苦奮鬥，建起來的大廈，一夜之間，就可能倒塌，所取得的成績將付之東流！
- (二) 保證裁決的品質。應認真閱讀材料，聽取雙方的意見。查明事實，正確適用法律，裁決正確，說理充分，讓贏者高興，輸者也口服心服。
- (三) 辦案要快。效率是生命，時間是金錢，在保證品質的前提下，快速做出裁決，讓遭受損失的一方儘快收回賠款。



2004年1月7日，葉偉膺（左三）與原政法大學校長江平教授（左二）和經貿部著名國際經貿法專家曹家瑞先生（右三）在北京開庭審理中日買賣船舶爭議案

### 開創海損理算業務 勇拓香港理算市場

問：請問您在北京和香港從事海損理算工作是什麼情況？有什麼不同，遇到哪些困難？

葉：1964年，我參加工作時，中國沒有自己的海損理算機構，船舶在遠洋運輸中發生海損事故時，均由外國人理算，理算書用英語編制，中國很少人能看懂，更談不上審核。

隨著我國國際貿易和航運事業的不斷發展，應交通部、外貿部和中國人民保險公司等單位的要求，1964年，貿促會指定高老和我負責籌建“海損理算處”。1966年4月23日，刻制公章，正式受理案件。1968年6月30日和1970年10月1日，先後編制並發出“海東”輪和“Atticos”輪兩份共同海損理算書。此舉填補了我國在這一領域的空白，打破了外國

的壟斷，國人感到十分振奮和鼓舞！1969年1月8日，我們向國務院補呈了《關於在我國辦理共同海損理算問題的報告》。

在北京從事海損理算工作非常不容易，因為：

- （一）理算工作很難。理算人員必須受過長期的特別訓練，具有豐富的專業知識。此外，由於海上運輸涉及到許多方面，所以要求理算師懂得一些海商法律、海上航行、貨物運輸、租船、海難救助、船舶碰撞、船舶核對總和海上保險的知識。貿促會原來沒有這樣的人才；
- （二）在中國，陳幹青先生應該做過理算，但他1953年9月因患心血管病去世。1941年，魏文翰先生曾經編制過“民本”輪共同海損理算書，但我們沒有見過。“文革”期間，我到上海向其求教時，他正被當成資產階級反動學術權威受批挨鬥！故我們在國內沒有老師可以請教！“文革”期間又絕對不許派人出國學習；
- （三）人員嚴重不足。特別是60年代後期至70年代初，大批幹部下放，實際上僅留下我一人，除理算外，還要兼管仲裁的一些日常工作，實在是分身乏術；
- （四）未制定理算規則和法律，理算原則不明確。軍代表不許我們參照國際規則理算。

直至1971年，任建新出任法律部部長後，才採取各項措施，花大力氣，著手解決以上難題。他從“五七幹校”調回來一大批幹部，其中包括高隼來、邵循怡、唐厚志、戎潔心、許秀姑、許履剛、黎東發、徐士章和閻存厚等同志。高隼來負責理算處的日常領導工作。此外，還聘請人民保險公司的王恩韶和周泰祚同志以及交通部的馮法祖總船長幾位專家當顧問，大膽放手使用他們。這樣，理算處的人員最多時有18位，可以說是“兵多將廣”了。

有了人以後，接著便是對其進行培訓。任建新把大家組織起來，取長補短，相互學習，並進一步查閱外國的相關書籍和資料，學習《1950年約克-安特衛普規則》，參考許多外國編制的海損理算書。此外，對外開放，邀請一些外國著名的海損理算師來華訪問，他們中有英國的William Richards和Hudson先生，瑞典的Pinos先生等。同時，積極參與國際上的相關活動。1973年10月8日，任建新親自率團，以觀察員的身份，出席在西班牙馬德里舉行的歐洲國際海損理算師協會第七屆大會，瞭解國際上的有關情況和發展動態。他還指示理算處致函許多國家的海損理算師，調查各國有關海損理算的法規和習慣做法。學習培訓和調查情況的工作持續數年，大大提高了理算人員的業務水準，加快了辦案的速度。

經過數年的辦案實踐，任建新又領導大家總結辦案經驗，並參照國際上普遍採用的1950年和1974年《約克-安特衛普規則》，制定《中國國際貿易促進委員會共同海損理算暫行規則》（簡稱《北京理算規則》），並於1975年1月1日經對外貿易部、外交部、交通部和財政部批准後公佈。《北京理算規則》由王恩韶同志翻成英文，請程希孟、胡明正等先生提意見，修改後對外發佈。

從此，所有的中國船舶和從外國租來的船舶發生海損事故時，均委請理算處理算。我們取得了很大的成績，被評為先進集體。1977年8月4日黨和國家領導人鄧小平、葉劍英、華國鋒和李先念同志在人民大會堂接見全國外貿系統先進集體和個人。我作為理算處的代表出席接見和合影。



1977年8月4日，黨和國家領導人鄧小平、（前排左一）葉劍英（前排右二）、華國鋒（前排左二）和李先念（前排右一）接見全國外貿系統先進集體和個人。第五排左二為葉偉膺

80年代中期，我們又將目標瞄向香港。經領導批准，1985年7月15日，我帶了兩萬美元的開辦費，一個人飛赴香港與英國國際理霍公司合作辦理海損理算業務。後合資成立“德理有限公司”，高老任董事長，王德超先生和我任副董事長。

我在香港辦理理算業務，更加困難，因為：（1）工作語言是英語；（2）共同海損、海上保險等業務，是英國人的專利；（3）市場競爭十分劇烈，當時在香港有八家外國理算公司，要搶到一個案子，實在不容易。



因此，起初有些人認為中國大陸人做不了理算，不用多長時間，就得返回大陸！怎麼辦？（1）虛心向國外同行學習；（2）拼！天道酬勤，經過數年的艱苦拼搏，我們的業務不斷增加，至 1991 年秋回國時，除已辦案件外，我們受理待辦的案件有 160 多件，預計可以收取理算費數千萬港元。工作取得了很好的社會效益和經濟效益。更重要的是通過香港這一視窗，瞭解到國際上的習慣做法，提高中國的理算水準，使之與國際接軌。與此同時，許多外國理算公司卻因案源不足，紛紛倒閉，其理算師則返回本國或者改行。



1985 年夏至 1991 年秋，葉偉膺在香港從事海損理算和律師業務



1985 年 10 月 15 日，葉偉膺應邀在香港海事保險學會做  
“中外海損理算規則和做法異同”的講演





1985年12月30日，葉偉膺（左）和廣州海運局周勤正船長在香港處理“羅浮山”輪共同海損案



1987年10月16日葉偉膺（前排左四）和海損理算專家王德超先生（右一）在香港會見仲裁法專家唐厚志先生

## 首批取得律師資格 從事海事律師工作

問：除了海事仲裁和海損理算外，您能介紹一下從事律師工作的情況嗎？

葉：1957年，中國的律師制度遭到嚴厲的批判，律師被說成是“訟棍，無事生非，為資產階級服務”。“文革”期間，造反派更是無法無天，大叫“砸爛公檢法！”

1979年中央提出恢復律師制度，貿促會率先成立了中國第一家法律顧問處，後根據司法部的要求，於1984年改稱為中國環球律師事務所（以下簡稱“環球所”）。

1982年，我首批取得律師資格，司法部律師資格通知書為（82）司律通字第0020號。從此，我便作為律師承辦案件。

1982年至1983年，我到美國紐約海特律師事務所學習和工作一年，期間，拜見了倪徵<sup>7</sup>先生、魏文翰<sup>8</sup>、王鐵崖、芮沐、趙理海和愛德華（哥倫比亞大學）教授。



1982年3月8日葉偉膺在紐約海特律師事務所辦公樓旁留影。  
後面是被本·拉登炸毀的世貿中心，旁邊是屹立於海港中的“自由女神”



1983 年春，葉偉膺和外運公司的余本松先生（右一）在美國拜見周恩來總理南開中學的同學、原交通部顧問、上海海運學院教授、海仲委仲裁員魏文翰先生（右二）



1983 年春，葉偉膺自紐約歸國途中，到三藩市參加由貝漢庭船長駕駛的“柳林海”輪首航美國四周年慶典並參觀金門大橋



在美期間，我協助海特律師事務所的律師辦理過不少案件。其中，有中國人民保險公司狀告美國政府第一案：美國核潛艇“George Washington”碰沉日本“Nisho Maru”貨損案<sup>9</sup>，成功追回 338 萬美元。

此外，通過閱卷，發現有幾件案件，爭議金額僅有三、四萬美元，不夠支付訴訟和律師費用，而且官司勝負難料。我建議跟委託人講明，通過協商解決。美國律師聽後，覺得言之有理，照此辦理。

還有一起租船爭議案件，因遭遇惡劣氣候，燃料不足，遂彎航避難港加油，船期損失應由誰承擔？我幫美國律師找到一個案例（Hurbut v. Turnure, 81 Feb.Rep.208 and the Abbazzia, 127 Feb. Rep. 495）。根據該案例，因船方沒有加足燃料，以便完成下一段航程（另加 20-25% 的安全係數），故應承當責任。美國律師聽後非常高興，認為勝訴在握。從此，對中國律師刮目相看。

1985 年至 1991 年，我到香港從事律師業務，是中國第一位外派常駐辦案的律師。10 1991 年秋，我奉調回京任環球所副主任。當時環球所的業務發展很快，是中國第一大所，因為律師素質高，辦案品質好，曾聞名海內外，許多客戶都慕名而來。80-90 年代，我本人接受中外當事人，特別是保險公司和航運公司的委託，辦過不少海事、海商案件，跟外國海事律師交手的機會也比較多。例如：

- (1) “羅浮山”輪共同海損分攤爭議案。我代船東委請律師，並協助該律師與貨方在美國打官司，歷時三載，歷經三審，最後協商解決，在美國司法界和律師界產生很大的影響；
- (2) “恩寶”、“紅旗 138”和“金鷹 1 號”三輪碰撞案。我在中國與美方打官司，歷時三載，歷經兩審，將美方的索賠金額從 306,517.81 美元減至 63,000.00 美元。更重要的是我們向世人展示了中國律師的水準！

因此，有些海事律師很想從我這裡瞭解這一段《中國律師史》。保險學會和一些保險公司也聘請我當顧問，並做《口述中國海上保險史》。



2002 年 10 月 6 日，葉偉鷹與貿促會會長俞曉松、全國政協副主席任建新和原全國律師協會會長任繼聖（自左至右）出席中國環球律師事務所成立二十周年慶典



## 國際會議上發言為國爭光

問：謝謝您讓我們分享這些辦案經歷！您多次參加國際會議，有什麼印象深刻的事情嗎？

葉：我參加由國際海損理算師協會、國際海事委員會和聯合國貿發會召開的一些會議。印象比較深刻的有：

- (一) 聯合國貿發會航運委員會國際航運立法工作組第十三屆大會根據交通部和貿促會的要求，我參加由中國常駐聯合國日內瓦代表處（王天策）、交通部（俞天文）、外經貿部（孟於群）、中國人民保險公司（繆建民）和貿促會組成的五人代表團，出席 1991 年 11 月 11 日至 18 日在日內瓦召開的聯合國貿發會航運委員會國際航運立法工作組第十三屆大會。

參加會議的有 44 個國家的 100 多名代表。中心議題是改革現行共同海損分攤制度。會議第一天是一般性發言。第二天是專家會議，同往常一樣，會議分為四組，蘇聯和東歐國家為 D 組。當時蘇聯正處在解體之中，寒冬難度。東歐國家也正發生激烈的變化，人心不定，故 D 組很少發言。以英國為首的發達國家為 B 組，他們表現得異常活躍。英國代表認為共同海損分攤制度已存在很長時間，運作沒有問題，因此，反對做任何改革。英國代表一發言，其他發達國家的代表就紛紛回應，表示支持。77 國集團的代表為 A 組，不同意 B 組的意見，認為共同海損分攤制度是發達國家設立的，理算規則也是由他們制定的，它偏袒發達國家的船東，損害了發展中國家作為貨方的利益，屬舊國際經濟秩序的一部分，必須改革，甚至有人提出應當將它徹底廢除。但卻苦於提不出具體的意見，當天下午會上就沒有人發言了。見此情景，英國代表得意洋洋地說：“你們都說目前的共同海損分攤制度不好，主張改革，但卻提不出具體的意見，那就休會，回去好好學習，準備好意見後，再來開會吧”。大會主席十分無奈，但也只好宣佈：“暫時休會，明天再開”。

11 月 13 日上午，中國代表團要求發言。大會主席和秘書處十分高興，所有與會代表也很感興趣，都想聽聽中國的意見，會場十分安靜。這時，中國代表站起來發言：

“謝謝主席先生，中國代表團認為，同空運和陸運相比，海上運輸存在著更大的危險，船舶在海上航行，遭遇共同危險，為了船舶和貨物的共同安全，有意並合理所做出的特殊犧牲或者支付的額外費用，由各受益方按其價值的比例分攤，這一原則是公平合理的。其次，共同海損分攤制度已有很長的歷史，目前已為國際上的航運界、保險界和貿易界所接受，它的運作基本是良好的；如果不能找到比它更好的和可行的辦法替代它，那麼，就不可以也不可能全面徹底地廢除共同海損分攤制度。”講到這裡，許多發達國家的代表熱烈鼓掌。

這時中國代表突然詞峰一轉，指出：“但是，任何一種制度都不是十全十美的，它必須隨著社會的發展逐步改進和完善。大多數人都承認，在目前的海上保險制度下所進行的共同海損理算和分攤做法，有時是很費時和費錢的，並且給各方增加了不少額外工作。因此，我們可以相互交換意見，進行充分的討論，積極尋找辦法，以便簡化共同海損理算和分攤的做法”。這時，發展中國家的代表熱烈鼓掌。

接著，我們指出目前國際海上保險和共損分攤制度存在著不少問題，並提出了許多具體的改革意見。還特別強調，共同海損的發展方向和出路是簡化。中國代表的話音剛落，會場即響起了長時間的熱烈掌聲。

接著，會議就中國代表的發言進行討論。各國代表對我們的發言給予了很高的評價。認為發言“態度認真，觀點正確，內容豐富，所提改革意見具體”。羅馬尼亞和泰國的代表說：“中國代表是出席這次會議的真正專家”。加拿大代表 Jerry J.Rysanek 先生兩次跑來同我們握手，表示熱烈祝賀。英國代表也表示：“要認真考慮中國代表團的意見”。

對此，我國常駐聯合國日內瓦代表處十分高興，說此次中國代表團的發言“為國爭了光”！



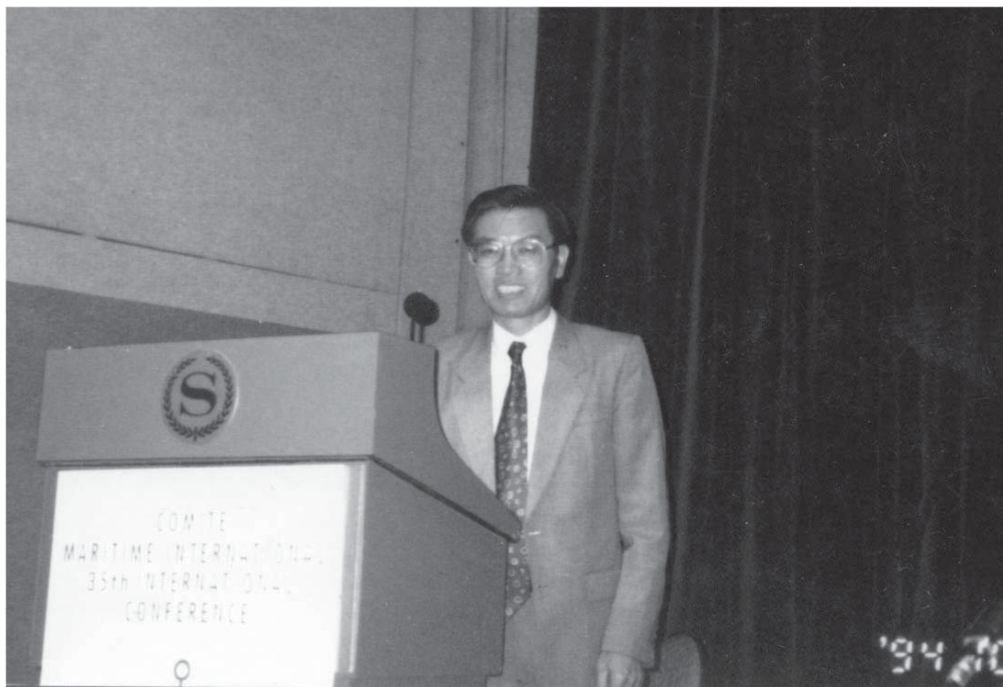
1990 年 5 月 6 日，葉偉膺在倫敦參加英國海損理算師協會年會



1991 年 11 月 13 日，葉偉膺在聯合國貿發會航運委員會國際航運立法問題工作組第十三屆大會上發言。左為外運公司孟子群先生

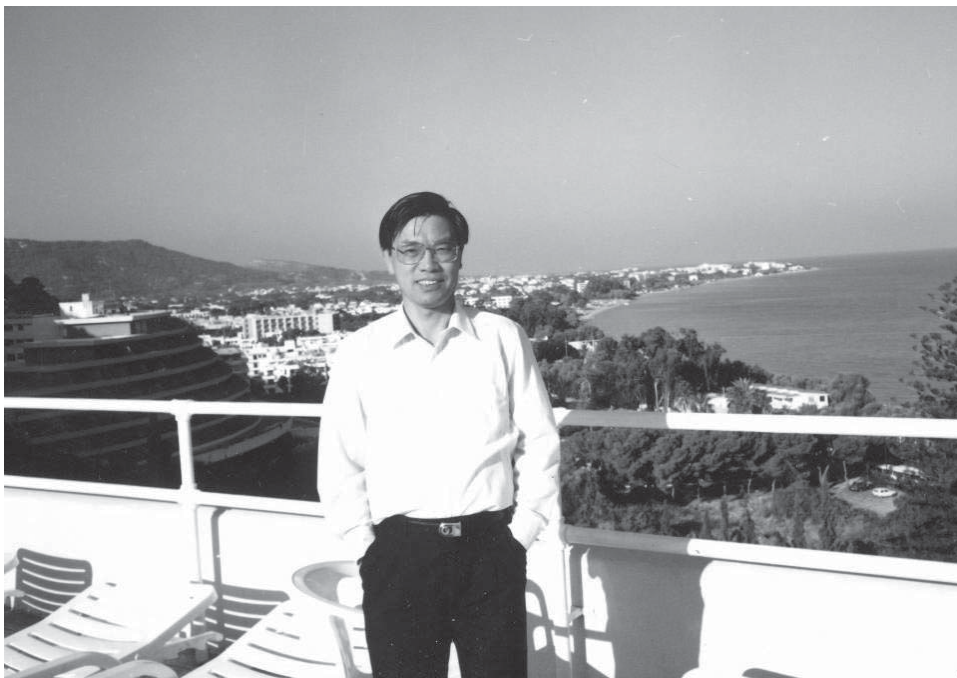


1994 年 10 月 2 日，葉偉膺在悉尼出席國際海事委員會第三十五屆大會



1994 年 10 月 3 日，葉偉膺在悉尼國際海事委員會第三十五屆大會上發言，  
參與《約克—安特衛普規則》的修訂工作





1995 年 10 月 10 日，葉偉膺在希臘羅德島出席歐洲國際海損理算師協會第十八屆大會



1995 年 10 月 10 日，葉偉膺（左一）在希臘羅德島出席歐洲國際海損理算師協會第十八屆大會晚宴



## （二） 國際海事委員會第四十屆大會

2012 年，國際海事委員會第四十屆大會在北京舉行。為了簡化，《2012 年約克—安特衛普規則修改草案》擬規定：對救助費用不超過共同海損總額 X% 的案件不進行理算。我請教國際海事委員會的一位負責人：“未理算怎麼就能知道這個百分比呢？為了知道這個百分比，就需要先進行理算，哪怎麼談得上簡化呢？”他說：“我雖然在倫敦大學教共同海損，但從來沒有做過理算，回答不了你的問題，反之，我應該向你學習”。英國教授如此謙虛，值得學習！

2016 年，國際海事委員會第四十一屆大會在紐約通過《2016 年約克—安特衛普規則》，我即將其翻譯成中文，並寫評論文章，發表在網上和多家雜誌上，供大家參考。我翻譯或者參與翻譯《共同海損—美國法律與慣例》一書和幾乎所有的《約克—安特衛普規則》，2016 年大概是最後一次啦！

順便提一下，2000 年，我退休後，不再過問理算處和環球所的工作，但繼續辦理一些仲裁案件，專心從事海商法的研究工作，讀書、寫短文並出版一本小書《海天搏擊四十年—海商法文集》，對自己的工作做一個小結，它從一個側面折射出我國海商法工作的發展歷程。此外，我還應邀到航運、保險公司和相關院校講課，為在中國普及海商法知識盡點微力。



1994 年 10 月 3 日，葉偉膺在悉尼國際海事委員會第三十五屆大會上發言，參與《約克—安特衛普規則》的修訂工作

問：謝謝您接受我們的採訪，並介紹了這麼多海商法的歷史和您的親身經歷！

葉：不必客氣。如前所述，我有幸趕上中國從封閉到改革開放的時代，參與中國法律從不健全到不斷加強的過程。作為見證者和親歷者，我感到十分自豪！但我們還需繼續努力，根據我國的國情並汲取世界法律文明的成果，儘快把我國建設成一個“法治”社會。學海無涯，我的知識太少了！一生僅做一點事，辦幾個案件，慚愧！

最後，請允許我用蘇東坡的詩來結束我們這次的採訪吧：“人生到處知何似？應似飛鴻踏雪泥。泥上偶然留指爪，鴻飛哪復計東西！”

口述人：葉偉膺先生

記錄人：北京大學“口述海商法史”小組寇夢晨

時 間：2018 年 7 月 15 日採訪，7 月 17 日上網

本文轉載自“口述海商法史”公眾號。僅對文字做些小修改

1. 邵循怡（1913-2007）福州人。早年在哥倫比亞大學商學院學習。1952 年至 1966 年，任貿促會法律部副部長，主管仲裁和其他法律事務工作。
2. 高隼來，1926 年生，浙江嘉興人。東吳大學法律系畢業。海商法、仲裁法和經貿法專家。懂日語和俄語，精通德語和英語。1959-1964 年通讀 *British Shipping Laws*。
3. 南漢宸（1895-1967），山西趙城人。全國人大常委。原任中國人民銀行第一任行長，後任貿促會主席。
4. 任建新，1925 年生，山西襄汾人。1946-1948 年在北京大學化學工程系學習。1971-1983 年任貿促會法律部部長和貿促會副主任。後任最高人民法院副院長、院長、中共中央書記處書記、中共中央政法委書記和全國政協副主席。
5. 詳見葉偉膺著：《海天搏擊四十年—海商法文集》，中國商務出版社 2012 年第 1 版，第 89-92 頁。
6. 冀朝鼎（1903—1963 年），山西汾陽人。早年留美，獲哲學碩士、法學和經濟學博士學位。曾任中國銀行副董事長，後任貿促會秘書長和副主席。系第一位用英語在中央人民廣播電臺對外發表講話的官員。
7. 倪徵燠（1906-2003）江蘇吳江縣人。國際法學家。1947 年 9 月 16 日，作為中國檢察組首席顧問，在東京遠東國際軍事法庭上控告日本戰犯；1958 年 8 月 22 日，在北戴河向毛主席和周總理彙報國際海洋法以及各國關於領海的規定。後中國聲明領海為 12 海裡；1984 年 11 月 9 日，在聯合國當選為國際法院法官。倪先生是原海仲委的仲裁員，葉偉膺曾作為秘書協助先生辦案。

8. 魏文翰（1896—1989）天津人。1922-1923 年就讀于哈佛大學。1927 年獲芝加哥大學法學博士學位。1928-1938 年在上海當律師，後任民生實業公司協理、代總經理。後來又自開輪船公司。1949 年任南北通航談判首席代表。著有《海商法講座》和《共同海損論》等。
9. 詳見葉偉膺著：《海天搏擊四十年—海商法文集》，中國商務出版社 2012 年第 1 版，第 210-212 頁。
10. 在國外，理算師僅做理算，律師只管打官司。在中國，80-90 年代，專業人才奇缺，需要少數人既做理算，又從事律師工作。因不在同一案件中，無利害衝突，故各方不提異議。



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](mailto: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](mailto:gstrade@netvigator.com)

二零零九年八月廿八日一則新聞報導，香港某個大型國際公司招聘非香港人，這是 21 年來首次。報導提到：「……可惜香港年輕一代質素下滑，英語及應變能力均未達……要求……」。

### 為什麼？

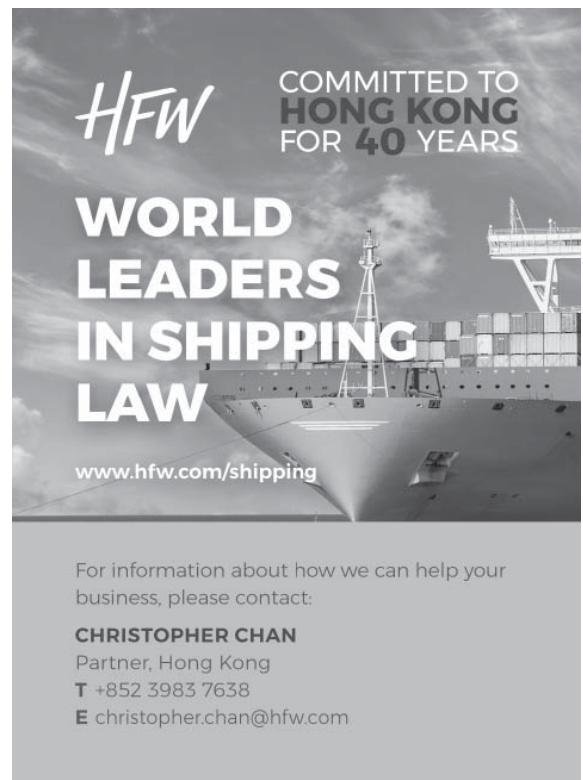
香港自從卅多年前經濟起飛後，很多父母養兒育女時都不希望自己的艱苦經歷發生在自己的兒女身上，所以待他們如掌上明珠，樣樣都給最好的；加上望子成龍的心態，導致年輕一代嬌生慣養，沒法獨立；只要有一些不如意，就會要生要死，甚至以此來脅逼父母。教育制度上，香港可以說是一塌糊塗，無論教學語言或科目，香港特別行政區政府都處理的不好，導致家長們抗議，學生無所適從。

另一方面，社會也過度保護他們，在法制上不準體罰、不準這、不準那，動輒父母會被檢控虐兒，所以現今為什麼這麼多年青人濫藥、賣淫、作出違法勾當。自從中國內地於八十年代開放後，香港工業全遷往內地，香港變成知識型及服務性的社會，年青一輩及大量勞動人士都面對失業、就業困難，加上無良僱主到處都是，也就令到年青人更加氣餒。失望之餘朝著濫藥等不當行為發展，使他們在虛幻和脫離現實的環境中才能活得開心點。難道這是社稷願看到的嗎？

如何拯救年青一代？香港需要輕工業、重工業和其他製造業，猶如 1960 – 80 年時期，香港工業蓬勃，年青人離開學校後，可找到工作；如果他們一心在工作、事業上求上進，發揮潛能，前途是無可限量的。他們也更無需以濫藥等違法行為來麻醉自己。

香港海運及港口發展局 (HKMPB) 尋找航海專才，包括造船師和機務總管，除了印度外，還有那裏可以找到？

(林傑：Master Mariner, F.I.S., M.H.)



HFW

COMMITTED TO  
HONG KONG  
FOR 40 YEARS

WORLD  
LEADERS  
IN SHIPPING  
LAW

[www.hfw.com/shipping](http://www.hfw.com/shipping)

For information about how we can help your business, please contact:

**CHRISTOPHER CHAN**  
Partner, Hong Kong  
T +852 3983 7638  
E [christopher.chan@hfw.com](mailto:christopher.chan@hfw.com)



*Seaview* was created by The Institute of Seatransport. Over the past 30 years, 123 volumes of *Seaview* have been published. A wide scope of topics have been covered including those involving maritime logistics, arbitration, fleet management, maritime education and training, shipping finance, port and terminal management, intermodal transport networks, navigation, safety management, shipping market analysis, climate change, maritime security, marine insurance, ship chartering, bulk shipping, cruise operations and management, adoption of information technology in maritime business, and legal aspects in maritime business. All published articles contribute to significant academic knowledge and the best strategies to deal with a changing business environment. In doing so, *Seaview* attracts various types of readers such as researchers, government bodies, policy makers, practitioners and students, to name but a few.

In addition to a long history, *Seaview* enjoys a high reputation. The editorial board members for *Seaview* are drawn from government bodies, logistics practitioners lawyers/solicitors and academic staff. It is up to the editorial board members to ensure the quality of articles and make sure they include a wide variety of timely topics. In the past 3 decades, *Seaview* has attracted different renowned scholars from different education institutions with different parts

of the world to provide valuable research papers.

In addition, *Seaview* is a tool to motivate students learning maritime studies. Students can further develop or extend their individual assignments, group projects and thesis to publish their articles in *Seaview*. On the one hand, it can foster students to achieve in a higher academic performance or recognition. On the other hand, it can enhance students' career development.

To our best knowledge, *Seaview* has generated a groundbreaking study and has been a recognized professional magazine among maritime logistics associations. *Seaview* has played an important supporting role in the maritime industry since the 1980s.

*Note: Mr. Lau Yui Yip (Joseph) takes over from Captain Lam Kit as Seaview Convenor starting from Volume 123.*

---

*(Lau Yui Yip:  
Lecturer and Assistant Programme Leader  
(Associate in Business – Logistics and  
Supply Chain Management)  
Division of Business, Hong Kong  
Community College,  
The Hong Kong Polytechnic University)*

**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](mailto: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: 業務範圍:

- |                       |      |
|-----------------------|------|
| • Arbitration         | 仲裁   |
| • Civil litigation    | 民事訴訟 |
| • Personal Injury     | 工傷賠償 |
| • Criminal litigation | 刑事訴訟 |



Trading Division of TCWong Average Consulting Ltd.

**Expert in law & practice of General  
Average & Marine Insurance providing  
claims consultancy & adjusting  
services to international market on:**

- General Average and Salvage
- Hull and Machinery
  - ▶ Particular Average
  - ▶ Constructive Total Loss
  - ▶ Sue & Labour Charges
  - ▶ Collision Liability claims & recoveries
- Shipyards
- Loss of Hire
- Cargo
- Expert Witness work

*Associates/ Correspondents:*

Asia Maritime Adjusting - Shanghai  
Asia Maritime Adjusting Pte Ltd. - Singapore  
Rogers Wilkin Ahern LLP - London  
PT. Global Internusa Adjusting - Jakarta  
Concord Marine - Taipei



香港荷實灣道68號西灣河中心9樓B室  
Office B, 9/F., Sai Wan Ho Plaza, 68 Shau Kei Wan Road, Hong Kong  
T. 852 3996 9876; 3590 5653  
E. [info@averageadj.com](mailto:info@averageadj.com)

[www.averageadj.com](http://www.averageadj.com)



**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 |

香港黃竹坑業勤街 33-35 號金來工業大廈第 2 座 16 樓 O-P 室

16-O-P, Block 2, Kingley Industrial Building, 33-35, Yip Kan Street, Wong Chuk Hang, H.K.

Tel: (852) 2552 7008

Fax: (852) 2552 6384

E-mail: [hungyuenprinting@gmail.com](mailto:hungyuenprinting@gmail.com)



**海 運 學 會**  
**INSTITUTE OF SEATRANSPORT**  
**APPLICATION FORM FOR MEMBERSHIP**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>NAME ( Mr / Mrs / Miss ) _____ 姓名 _____</p> <p>DATE &amp; 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 &amp; 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><b>FOR OFFICIAL USE :</b> DATE OF ACCEPTANCE _____ GRADE _____</p> <p style="text-align: center;">FEE _____ MEMBERSHIP NO. _____ MAILIST _____</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                     |
| <p><b>DECLARATION</b></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.

## 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](mailto: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](mailto: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 3,500.00 |
| Front inside full page | : | HKD 3,300.00 |
| Back inside full page  | : | HKD 3,300.00 |
| Full page              | : | HKD 1,680.00 |
| Half page              | : | HKD 950.00   |
| Quarter page           | : | HKD 550.00   |

Colour printing is acceptable upon requested with additional cost.





# 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。





# Let **DATA** help **GUIDE** you **THROUGH** the risks



The marine industry is complex, occasionally volatile, constantly evolving and presents considerable risk. Aon's marine expertise is unique in the industry, providing comprehensive and flexible solutions for our clients' global operations. Aon's marine team in Asia consists of over 50 experts focused on providing risk solutions to the marine industry. With key hubs in Singapore, Beijing, Shanghai, Hong Kong, Taipei and Seoul, we deliver tailored marine solutions to some of the region's largest ship owners, shipyards, ports & terminals, manufacturers & traders and major construction projects.

Visit [aon.com](http://aon.com) to learn more about Aon's marine team.