

# 150

春季  
Spring  
2026



Institute of Seatrtransport

海運學會

# SEAVIEW

# 海運季刊

JOURNAL OF THE INSTITUTE OF SEATRANSPORT

## Our Mission

- to promote the exchange of professional knowledge within the Hong Kong shipping industries
- to recognize the contribution of professionals within the seatrtransport community in Hong Kong



## VALLES STEAMSHIP CO., LTD.

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

### HONG KONG

Valles Steamship Co., Ltd.  
Room 6810-11, 68th Floor, The Center,  
99 Queen's Road Central,  
Hong Kong, China.  
Telephone: (852) 2677 9189  
Facsimile: (852) 2868 4014  
E-Mail: [hongkong@vallesfleet.com](mailto:hongkong@vallesfleet.com)

### VANCOUVER

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](mailto:vancouver@vallesfleet.com)

### MUMBAI

Valles India Tech Services Pvt. Ltd.  
Remi Commercio  
505, 5<sup>th</sup> Floor, Shah Industrial Estate,  
Andheri (W),  
Mumbai - 400 053, India.  
Telephone: (91-22) 6864-2189  
E-Mail: [mumbai@vallesfleet.com](mailto:mumbai@vallesfleet.com)

### SHANGHAI

Valles Steamship Co., Ltd.  
Shanghai Representative Office  
Room 1603, 16th Floor,  
Shanghai Times Square Office Building,  
93 Hui Hai Zhong Road, Shanghai 200021, China.  
Telephone: (86-21) 6445 9993 / 6472 1849  
E-Mail: [shanghai@vallesfleet.com](mailto:shanghai@vallesfleet.com)





# 香港船舶註冊處

HONG KONG SHIPPING REGISTRY



✦ 世界級船舶註冊 優質服務享負盛名  
A world-class shipping register with a reputation  
for good quality and excellent service

✦ 排名世界四大之列 總噸位超過1.26億  
One of the world's top 4 registers with gross  
tonnage over 126 million

✦ 程序簡易 全年無休  
Straightforward and all-year-round services

✦ 立足香港 放眼全球  
Foothold in Hong Kong with global vision

**Marine Department**  
The 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 8642  
Email: [hksr@mardep.gov.hk](mailto: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](mailto:hksr@mardep.gov.hk) 網址: <http://www.mardep.gov.hk>

# EDITORIAL TIDBITS

The first quarter of 2026 has presented the maritime industry with an unusually demanding operating environment. The period has been characterised by the implementation of more stringent environmental and safety regulations, continued geopolitical instability in the Red Sea, military developments involving Iran, and an industry-wide adjustment to a “new normal” defined less by episodic shocks and more by persistent and systemic volatility.

Against this backdrop, this edition brings together a range of perspectives addressing operational, regulatory, legal, and technological developments shaping the sector today. Capt. Peter Chu, with the assistance of DeepSeek, examines the implications of recent vessel detention cases at sea, offering timely insights into a growing concern. This is followed by an article by Dr S. K. Tai, Associate Professor, and Dr Fion Lee, Assistant Professor at UOW College Hong Kong, who provide a considered analysis of the evolving regulatory landscape governing seafarer employment.

From a commercial standpoint, Mr Jagannath Muthu and Mr Sharad Gupta, both Fellows of the Institute of Chartered Shipbrokers, contribute their perspectives on contemporary issues in maritime arbitration. Rounding out this section, Capt. Andy Lau explores the impact of technological advancement on navigational practices, highlighting how innovation continues to reshape traditional maritime operations.

We hope you enjoy this edition and look forward to your feedback. We believe in the power of community and value your unique perspectives. If you have a topic you're passionate about, we invite you to contribute. Please send your articles to: [info@seatrtransport.org](mailto:info@seatrtransport.org)

## SEAVIEW 海運季刊

海運學會名譽會長如下：  
蘇海文先生 董建成先生 崔崇鼻先生 杜寶明先生  
程 義先生 曹慰德先生 顧建綱先生 潘裕國先生  
顧建內先生 蘇新剛先生 鄭忠志先生 高彥明先生  
吳昌正先生 李 權先生 趙式明女士 劉 海先生  
顧之灝先生 趙式慶先生

海運學會2024/2026 年度理事如下：

主席：任梓皓 秘書：李慶儀  
副主席（外務）：周榮基 司庫：溫志光  
副主席（內務）：龔樂勤 榮譽主席：林銘鋒  
副主席（常務）：黎偉濂

其他理事：包 輝、陳銘遜、陳任峰、陳婉彤、  
陳富國、馮佳培、馮中國、傅俊傑、  
劉力民、劉銳業、羅凱敏、沈曉妍、  
岑爾康、黃治中

法律顧問：劉瑞儀

編輯委員會：

黃治中、劉銳業、林 傑、李耀光、馮佳培、王德超、  
戴錫麗、Jon W. Zinke、胡 明、張嘉尹、溫再儒、  
葉子良、胡卓莉、黎偉濂、梁景威

本刊物為海運學會季刊，免費寄與各會員及有關團體。未經  
出版人書面同意不得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：香港干諾道中168-200 號信德中心  
招商局大廈35樓3501室

香港郵政總局信箱 6081 號

電話：(852) 2581 0003 傳真：(852) 2581 0004

網址：www.seatrtransport.org

電郵：info@seatrtransport.org

Honorary Presidents of the Institute :

Dr. H.Sohmen, 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, Mr. Wellington Koo, Mr. Hing Chao

2024/2026 Executive Committee Members are as follows :

Chairman : Yam Tsz Ho, Brian

Vice Chairman (External Affairs) :Chow Wing Ki, Stockton Secretary : Lee Hing Wai, Henry

Vice Chairman (Internal Affairs) : Siu Lok Kan, Rocky Treasurer : Wan Chi Kwong, Eddie

Vice Chairman (General Affairs) : Lai Wai Lim, William Emeritus Chairman : Lam Ming Fung, Lothair

Other Executive Committee Members : Bao Hui, Sam ; Chan Ming Shun, Rocky ; Chan Yam Fung, Charles

Chan Yuen Tung, Tiffany ; Chen Fu Guo, Ray ; Feng Jia Pei, Gilbert ; Feng Zhongguo ; Fu Junjie, Owen ;

Lau Lik Man, Andy ; Lau Yui Yip, Joseph ; Lo Hoi Man, Heidi ; Shen Xiao Yan, Audrey ; Shum Yee Hong ;

Wong Chi Chung, Peter

Legal Adviser : Rosita S. Y. Lau

Editorial Board :

Peter Wong, Joseph Lau, Lam Kit, Li Yiu Kwong, Gilbert Feng, Raymond Wong, Tai Sik Kwan, Jon W. Zinke,

Cheung Ka Wan, Eric Wu, Brian Wan, Yip Tsz Leung, Charade Wu, William Lai, William Leung.

"SEAVIEW" is the official quarterly journal of the Institute of Seatrtransport 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 Seatrtransport 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 : Rm3501,35/F., China Merchants Tower, Shun Tak Centre,

168-200 Connaught Road C., HK

Telephone : (852) 2581 0003

Fax : (852) 2581 0004

Website : www.seatrtransport.org

E-mail : info@seatrtransport.org

承印：海運學會

地址：香港干諾道中168-200 號信德中心

招商局大廈35樓3501室

電話：(852) 2581 0003

傳真：(852) 2581 0004

電郵：info@seatrtransport.org

Printed by : Institute of Seatrtransport

Address : Rm3501,35/F., China Merchants Tower, Shun Tak Centre,

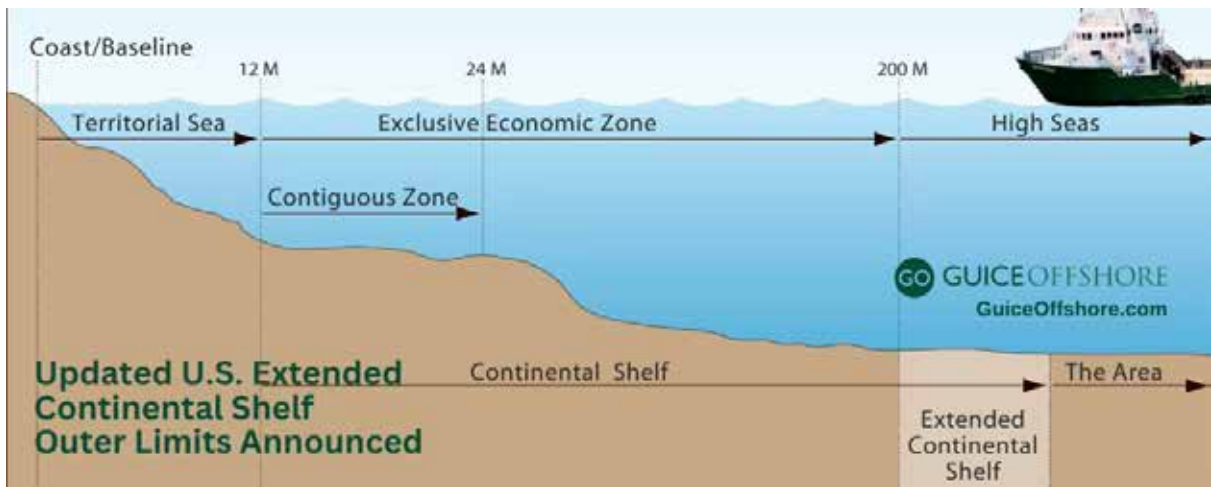
168-200 Connaught Road C., HK

Telephone : (852) 2581 0003

Fax : (852) 2581 0004

Email : info@seatrtransport.org

最近美國對在公海航行的他國油輪採取截停，搜查，控制或騎劫之行為。在這國際海洋法 law of the Sea 有根據嗎？美國是簽約國嗎？美國在公海行為是否仍受國際法約束？油輪，例如「水手號」，用其本身船上有限的資源，有什麼方法可以反制或者避免被美國控制？能否舉例說明其他油輪成功規避美國制裁的實際案例？



Sources: US Department of State

如果你對上面問題有興趣，請看下文：

- A. 最近美國對在公海航行的他國油輪採取截停，搜查，控制或騎劫之行為。在這國際海洋法 law of the Sea 有根據嗎？

根據《聯合國海洋法公約》（UNCLOS），美國近期在公海對他國油輪採取的截停、搜查及扣押等強制行為，通常被認為缺乏國際法依據，並構成對航行自由的嚴重破壞。

## 公海的基本原則

- 航行自由：公海不屬於任何國家主權管轄，所有國家的船舶均享有航行自由，不受任何國家干涉。
- 旗國管轄：在公海上，船舶受其船旗國的專屬管轄。除非符合《公約》規定的極少數例外情況，否則他國軍艦無權登臨、檢查或扣押。

## **嚴格受限的「登臨權」**

《公約》第 110 條規定，軍艦在公海僅可在以下極少數情況下，對外國船舶行使登臨權：

- 有合理理由懷疑其從事海盜、奴隸販賣、未經許可的廣播活動。
- 懷疑該船為無國籍船舶，或懸掛的旗幟並非其真正國籍。

關鍵點：「涉嫌違反某國單邊制裁」並不在上述法定理由之列。因此，僅憑此理由在公海登臨、扣押他國商船，不符合《公約》規定。

### B. 美國是簽約國嗎？

關於美國是否為《聯合國海洋法公約》（UNCLOS）的簽約國，情況如下：

- 簽署情況：曾經簽署  
美國在 1982 年公約通過時，以「觀察員身份」參與了談判，並在之後簽署了公約文本。因此，從程序上看，美國是簽署國之一。
- 批准情況：尚未批准  
簽署國必須經過本國立法機構（如美國參議院）批准，才能成為具有法律約束力的「締約國」。美國至今未走完此程序，因此不是締約國。

總結來說，美國是《聯合國海洋法公約》的簽署國，但非締約國。

### C. 美國在公海行為是否仍受國際法約束？

美國作為主權國家，其公海行為始終受到國際法的約束。這源於普遍適用於所有國家的習慣國際法，以及美國通過條約加入的其他國際法體系。具體可從以下三個層面理解：

#### **普遍國際法：**

對所有國家的硬約束，即使未加入《聯合國海洋法公約》（UNCLOS），美國的行為依然受以下具有普遍約束力的國際法原則制約：

- 習慣國際法：公海自由、和平利用海洋、禁止海盜、禁止販奴等原則，已成為習慣國際法，對所有國家（包括非締約國）都具有約束力。
- 《聯合國憲章》：其宗旨和原則，特別是禁止使用武力和不干涉內政，構成對所有國家的“強行法”（*jus cogens*）。任何繞開安理會的單邊武力行動都違反《憲章》。
- 國際人道法與海洋法：關於海上避碰、海上搜救、保護海洋環境等規則，同樣以習慣法等形式約束各國。

結論：美國不能以“非締約國”為由，擺脫上述普遍國際法的約束。

D. 油輪，「水手號」，用其本身船上有限的資源，有什麼方法可以反制或者避免被美國控制？

“水手號”油輪，即“貝拉 1 號”（Bella 1），其真實名稱為“馬里涅拉號”（Marinera）。該油輪的經歷（從被追截到最終被美國扣押）為油輪規避風險提供了寶貴的實戰案例。

對於一艘油輪而言，在公海上僅憑自身有限的資源，無法在武力上與美國軍艦抗衡。因此，反制與規避的核心在於「事前預防」與「事中拖延」，而非硬碰硬。

### **事前預防：降低被盯上的風險**

#### 1. 選擇友好船旗與保險

- 船旗國：選擇政治穩定、與中國友好的國家作為船旗國，能從根本上提升安全係數。
- 保險：加入由非西方國家主導的保險和再保險體系，可避免因觸碰美國制裁名單而被拒保或吊銷執照。

#### 2. 優化航線與時機

- 避開熱點：盡量繞開美國重點監控的海域，如加勒比海、委內瑞拉周邊及北大西洋特定通道。
- 利用視窗期：在美軍大規模部署前或行動間隙快速通過。例如，委內瑞拉曾通過多艘油輪集群、空船探路的方式成功突圍。

#### 3. 確保法律與合同完備

- 檔齊全：備齊貨權、保險、制裁合規審查等全套檔，以便在遭遇執法時，能通過法律途徑和外交施壓解決問題。

### **事中應對：拖延時間，等待轉機**

一旦被美軍盯上，油輪應立即啟動應急預案，核心目標是拖延時間，等待船旗國介入或局勢變化。

#### 1. 立即發出求救信號

在被攔截的第一時間，通過國際海事頻道和衛星系統，向周邊船舶、船旗國及潛在友好國家發出遇險信號，明確聲明遭遇“武裝攔截”，並請求援助。例如，「貝拉 1 號」在被追截的 5 天內發出了 75 次求救信號，將事件定性為「海盜行為」，以爭取國際輿論支援。

#### 2. 採取規避機動

在確保航行安全的前提下，通過以下方式增加美軍登船的難度：

- 關閉 AIS：暫時關閉自動識別系統（AIS），使美軍難以持續追蹤。
- 蛇形機動：進行不規則的加速、減速和轉向，增加小艇靠近的難度。
- 利用船體：利用龐大的船體作為掩護，規避快艇和直升機從特定方向的接近。

#### 3. 利用身份模糊製造「外交雷區」。

在被追截時，迅速在船身塗上友好大國的國旗（如俄羅斯國旗），並通過無線電宣稱受該國管轄。此舉旨在製造「主

權爭議」，使美軍投鼠忌器，不敢輕易採取可能導致大國衝突的強制登船行動。

#### 4. 保持通訊暢通

全程記錄美方指令、警告及自身回應，並保留所有航海日誌和錄音。這些資料是後續法律訴訟和國際仲裁的關鍵證據。

### **現實局限與根本之策**

#### • 實力懸殊，無法正面對抗

油輪自身幾乎不具備對抗軍艦的能力。一旦美軍決心動用特種部隊強行登船，單靠船上資源幾乎無法阻止。最終，「馬里涅拉號」在俄軍潛艇護航下，仍於 2026 年 1 月 7 日被美國海軍扣押。

#### • 根本之策：國家力量與體系支撐

真正有效的保護，依賴於國家層面的綜合實力：

○ 國家護航：由本國海軍在關鍵航道進行常態化護航。

○ 外交施壓：通過外交管道提出嚴正交涉，必要時採取對等措施。

○ 體系支撐：構建獨立的金融、保險和航運體系，擺脫對西方主導體系的依賴。

E. 能否舉例說明其他油輪成功規避美國制裁的實際案例？

確實，有多起公開報導的案例顯示，油輪通過綜合運用商業、技術和法律手段，成功規避了美國的制裁和封鎖。

以下是幾個典型的成功案例：

案例一：「貝拉 1 號」油輪：巧用「換旗」脫身

這艘油輪在被美軍追截后，通過一系列操作成功脫身，是規避制裁的典型案例。

• 背景：原為「貝拉 1 號」，因與伊朗石油運輸有關被美國列入制裁名單。2025 年 12 月，它在加勒比海被美國海岸警衛隊發現並追擊。

• 規避操作：

○ 關閉 AIS：立即關閉船舶自動識別系統 (AIS)，中斷美方實時追蹤。

○ 規避機動：採取不規則的加速、減速和轉向，增加美軍登船難度。

○ “換旗”求援：在被追截期間，迅速在船身塗上俄羅斯國旗，並將船籍變更為俄羅斯，更名為“馬里涅拉號”。

• 最終結果：由於俄羅斯方面提出外交交涉，美軍因擔心引發與俄羅斯的直接衝突，最終放棄登船檢查，該油輪成功脫離控制。

成功關鍵：綜合運用「關閉 AIS + 規避機動 + 換旗求援」組合拳，利用大國博弈的空間成功脫身。

## 案例二：委內瑞拉油輪船隊：集體「消失」突圍

在美國對委內瑞拉實施全面海上封鎖後，多艘油輪通過「隱身」和「繞行」成功離港。

- 背景：2025年12月16日，美國下令對進出委內瑞拉的所有受制裁油輪實施“全面徹底封鎖”。

- 規避操作：

- “隱身”模式：至少12艘油輪通過關閉AIS信號，在衛星圖像上“消失”，使其難以被持續追蹤。

- 繞行路線：部分油輪在委內瑞拉外海短暫停留後，選擇從巴拿馬瑪格麗塔島以北的航線駛離，避開美軍重點布控區域。

- 最終結果：據路透社等報導，至少4艘滿載委內瑞拉原油和燃料的油輪成功突破封鎖，另有十幾艘油輪也以空船狀態離開。這些船隻均成功將石油運出，打破了美國的“完全封鎖”。

成功關鍵：通過「關閉AIS + 選擇冷門航線」的方式，使美軍難以鎖定和持續追蹤，從而成功「溜走」。

## 案例三：「影子船隊」：系統性規避制裁

“影子船隊”是為規避西方制裁而專門組建的秘密運輸網絡，其運作模式本身就是一系列成功的規避策略。

- 運作模式：

- 身份隱匿：船隻多為老舊油輪，通過頻繁更換船旗國（如巴拿馬、利比瑞亞等）和船名，並經由複雜的空殼公司持有，模糊真實身份。

- 技術規避：在公海或敏感區域頻繁關閉AIS，或偽造位置信號，隱藏真實軌跡。

- 船對船轉運（STS）：在公海（如希臘南部海域）將石油從一艘船轉移至另一艘船上，以混淆貨物來源，規避價格上限和制裁。

- 規避成果：據估算，「影子船隊」規模達數百至上千艘，承擔了俄羅斯約一半的海上石油出口，成為維持其能源出口的生命線。

成功關鍵：通過系統性地“換身份、玩消失、搞轉運”，在事實上繞開了西方主導的金融、保險和航運服務體系。

## 案例四：「Sahara Thunder」網路：偽造文件運油

根據路透社對洩露郵件的調查，伊朗的“Sahara Thunder”公司通過偽造全套運輸檔，成功將受制裁的石油銷往亞洲。

- 規避操作：

- 偽造檔：為油輪提供虛假的船名、原產地證書和提單，將伊朗原油偽裝成來自伊拉克等其他國家的油品。

- 全程「隱身」：在運輸過程中頻繁關閉或偽造AIS信號，掩蓋其真實軌跡和船對船轉運活動。

•規避成果：從 2022 年 3 月至 2024 年 2 月，該網路通過 34 艘船隻，成功完成了至少 18 批受制裁石油的運輸，大部分最終運往中國。

成功關鍵：在商業文件 and 技術追蹤層面「洗白」貨物，使其在被攔截時難以被當場證實違規。

總結：成功規避的共性策略

綜合來看，這些成功案例普遍採用了以下一種或多種策略：

1. 技術與航行戰術：通過關閉 AIS、選擇冷門航線、進行規避機動等方式，增加被持續追蹤和攔截的難度。
2. 法律與身份策略：利用「換旗」尋求庇護，或通過偽造檔將制裁石油「洗白」為合規貨物，增加執法難度。
3. 體系與政治支撐：背後依靠「影子船隊」網路提供匿名服務，或在關鍵時刻獲得船旗國、貿易夥伴等大國的政治與外交支援。

上面所有內容都是我通過向 Deepseek 提出問題后，由 Deepseek 生成的回復。

我沒有添加任何內容，但刪除了相當一部分以減少篇幅。不過，作者仍希望就如何防止油輪被劫持或遭海盜非法登船，提供一些實際考慮建議。

關於防止非法登船和襲擊，我建議參考國際海事組織（IMO）關於海盜的出版物作為主要指南。此外，在對生命和

財產有重大風險的情況下，以下措施可以在船長的酌情決定下考慮，這些措施可能與標準安全或污染規定相衝突：

• 防止直升機降落：為了延遲或阻止降落，可以考慮在甲板上豎立金屬柱或其他向上延伸的物體以阻礙操作。

• 戰略性貨物溢出：故意將貨物油溢出到甲板上，形成薄膜（排水口先堵塞）可以有效使攻擊者失去能力。一旦他們被油覆蓋，幾乎不可能操作儀器或武器，並且無法通過直升機撤離。

• 保護住宿區：確保所有從甲板到船員住宿區的入口都被密封，以將攻擊者限制在甲板上。

• 威懾：警告攻擊者使用爆炸物或武器有炸毀油輪的風險。

• 針對性油排放：在攻擊者登陸的油罐區域上方溢出適當的貨物油。

香港本地陸上僱員的僱傭合約主要受《僱傭條例》(Employment Ordinance, EO) 規管，該條例亦明文規定，不適用於海員。而海員的僱傭合約則受國際性的《海事勞工公約》Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) 規管，兩者在保障範圍、合約形式、權益內容以及監管制度方面均有明顯差異。

香港海員的僱傭合約實際上使用 MLC2006 的標準。2018 年 8 月，中國中央政府向國際勞工組織 (International Labour Organisation, ILO) 申請將 MLC 2006 適用於香港，該公約乃於 2018 年 12 月 20 日起在香港生效。隨後，香港以本地立法，使 MLC2006 在香港具有法律效力。因此，香港制定了《商船(海員)條例》(Cap. 478) 及相關附屬法例。而《商船(海員)(工作及生活條件)規例》(Cap. 478AF)，是海員僱傭關係中最重要的一項法例。

以下將從法律基礎、適用範圍、合約內容及保障制度等角度，分析海員僱傭合約與本地陸上僱傭合約兩者的異同。

## 一、法律基礎與適用範圍

香港的僱傭關係基本上由《僱傭條例》所規管，為本地僱員提供最基本的勞工保障。《僱傭條例》涵蓋工資、休息日、假期、病假、遣散費及長期服務金等規定，適用於大部分僱員，但明確排除海員及外地僱傭合約下的員工等特別類別。

相比之下，海員僱傭合約所依據的是《海事勞工公約 2006》(MLC 2006)，為國際公認的「海員權利法典」。MLC 2006 為船東、海員及各國政府制定全球統一的最低標準，包括工作與生活條件、安全保障、工時、福利、醫療及投訴機制等。由於航海工作跨國性極高，海員合約必須具備跨境的法律效力，因此 MLC 成為全球海員僱傭的核心框架。

## 二、合約形式與基本要求

### 1. 香港僱傭合約形式

《僱傭條例》並未強制所有僱傭關係必須以書面形式訂立，但實務上為確保權責清晰，建議使用書面合約。標準合約，如外籍家庭傭工的合約 (ID 407)，則由入境處強制要求採用書面標準文本，必須列明主要職責、薪酬、工作地點與居住安排等條款。

## 2. 海員僱用合約 (SEA) 形式

MLC 2006 嚴格要求所有海員必須持有一份具法律效力的「海員僱傭合約」(Seafarer Employment Agreement, SEA)，並需以清晰文字，列明工作條件、薪酬、工作時間、休息、膳宿、福利及醫療保障等最低要求。海事處已擬定了一份具有標準條款的海員合約。此外，海員合約須：

- 由海員與船東（或其代表）簽署
- 提供合約原件予海員本人保存
- 如合約並非以英文書寫，船上必須備有英文譯本
- 合約要準備在船上可供檢查，並由主管機關查閱

此強制性程度方面，海員合約遠高於一般香港陸上工作合約。



### 三、工時、休息與假期安排

#### 1. 香港僱員的工時與休假

香港法例對工時並無統一規定，但《僱傭條例》要求僱員享有休息日、法定假期、有薪年假和病假等基本保障，包括：

- 每 7 天至少 1 天休息日
- 一年有 17 天法定假期
- 符合資格者，可享有有薪病假及相關津貼

工作時數一般由合約雙方協商，但必須遵守最低工資及其他相關法規。

#### 2. 海員工時與休息

因航海工作屬於高風險，員工時由 MLC 2006 嚴格規管：

- 海員每日 (24 小時) 工作時間，不得超過 14 小時
- 每週 (7 天) 不得超過 72 小時
- 如按休息制度計算工時：休息時間，每日至少 10 小時、每週至少 77 小時
- 海員的工作與休息時間要具備書面記錄，必須保存並可供檢查
- 海員享有離船假 (shore leave)，以保障海員的身心健康

這些規定均遠比香港陸上僱員更詳細和嚴格，反映航海業的特殊性。

### 四、薪酬、福利與其他保障

#### 1. 香港僱員

根據《僱傭條例》，香港僱員享有：

- 工資按月支付，並受最低工資法例保障
  - 遣散費與長期服務金
  - 產假、侍產假
  - 僱主須安排，並參與強制性公積金 (MPF) 供款
- 額外福利則視乎不同行業及各公司的政策。

#### 2. 海員

海員的薪酬及福利在 SEA 內列明，並受 MLC 2006 規範，包括：

- 海員 (Able Seafarer) 的每月最低工資：2026 年 690 元美金、2027 年 704 元美金、2028 年 715 元美金 (只適用於海員，不適用於其他更高的職位如三副等。)
- 公平且準時支付工資
- 必須在船上免費提供膳食與住宿
- 提供醫療護理及緊急撤離安排
- 在船隻失事時，向海員提供賠償
- 船東負責遣返海員至僱用地或原居地
- 強制設立投訴機制及保護海員權益的港口國檢查制度

顯示海員保障更為全面，涵蓋在船生活的所有需求。

## 五、合約終止與遣返制度

香港的僱傭關係終止通常按合約規定，或依《僱傭條例》的通知期或代通知金進行，如有欠薪、無理解僱等問題，可向勞工處或勞資審裁處求助。

海員方面，SEA 需明確規定終止條件與通知期，通常不少於 7 天。當合約終止或海員因受傷、疾病、船舶失事等原因無法繼續服務時，船東必須安排並負擔遣返費用，保障海員無論身在世界何處，皆可安全返回原居地。

## 六、監管制度與執法機制

香港主要由 勞工處負責監管僱傭條例的執行，制度相對本地化；

海員僱傭則涉及 船旗國、港口國、主管機關及國際勞工組織（ILO），形成跨國監管網絡，並透過：

- 各項海事勞工證書 (Maritime Labour Certificate)
  - 港口國的管制 (Port State Control)
  - 船上及港口投訴機制
- 保障海員免於剝削及確保船東履行義務。

### 海員最低工作資格

因為海員的特殊性，根據 STCW 入職成為海員必須符合一定的條件：

- 必須接受四項基本安全訓練，取得海事處發出的海員訓練記錄冊（俗稱紅簿仔），才可成為合資格的海員

- (1) 個人求生技巧
- (2) 消防基礎訓練
- (3) 基本急救
- (4) 個人安全與社會責任
  - 海員最低年齡為 17 歲
  - 18 歲以下屬「青年海員」，不得在夜間工作
  - 青年海員不得從事危險工作（如涉及危險物質、壓力環境等）

## 結論

總結而言，香港本地陸上僱傭合約與海員僱傭合約最重要的差異來自法律基礎與工作性質的不同。本地僱員主要受《僱傭條例》規管，制度彈性大且著重一般僱傭關係；相反，海員僱傭合約則受 MLC 2006 規管，內容更為全面和嚴謹，旨在應對航海工作的高風險、跨國性與特殊性。

雖然兩者均以保障勞工權益為目標，但海員因工作環境特殊，所享保障明顯更具國際性與制度化。理解這些異同有助僱主與僱員更有效地履行責任及保障自身權益。

During our recent visit to Chennai, we had the opportunity to interact with the trade during two events, one conducted at the Southern India Chamber of Commerce and Industry (commonly known as SICCI) and the Madras Branch of the Institute of Chartered Shipbrokers. One of the comments made during our interaction was that Maritime Arbitration was expensive and time-consuming. This article seeks to argue that Arbitration should be the default dispute resolution process, at least for International Contracts (including maritime), and that, contrary to belief, it is neither expensive nor time-consuming if the arbitration clause/process has been well thought out.

## 1. Why arbitrate?

a. Maritime Contracts are generally between parties from different jurisdictions. If there is a dispute between these parties and it is litigated (if the Courts have accepted jurisdiction), the winning party would have to consider enforcement of the judgment if it has been provided by a court of another jurisdiction (based on the agreed dispute resolution clause). Enforcement of judgments by other courts is possible if there is some sort of treaty between the two jurisdictions (the jurisdiction which has provided the judgement and the jurisdiction where the judgement is being enforced)<sup>i</sup>.

b. In the case of International Arbitration, as of date, 172 contracting states are signatories of the United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (New York, 10 June 1958) (“New York Convention”) and which includes 151 UN Member States. The aim of the New York Convention is to recognize and enforce international arbitration awards made in the territory of a member state<sup>ii</sup>.

c. With respect to court judgements, there is the 2005 Hague Convention on Choice of Court Agreements which has 32 contracting parties. It works like the New York Convention but given that the number of signatories is not substantial, parties may prefer to arbitrate instead of litigating their disputes.

d. Both the New York and the Hague Convention on Choice of Court Agreements allow member states to deny the enforcement of awards<sup>iii</sup>/judgements<sup>iv</sup> on limited grounds and which are similar in nature.

## **2. Timelines:**

a. The timelines involved in arbitration would depend on the procedural rules being followed. If the arbitration is conducted either on the small claims or expedited procedure, there are generally strict timelines<sup>v</sup> and which allow for the quicker completion of arbitration.

b. Parties may take tactical positions to derail arbitrations. This may also happen in litigation. The main difference is that arbitrators function as quasi-judges, their powers are limited to what is provided under the contract and law. This being the case, delays may indeed be seen in some limited instances. In the case of litigation, parties may have no control as the process would be dictated by the court, and which may in some jurisdictions be swamped with cases to deal with.

## **3. Expensive:**

a. The arbitration agreed between parties may be either institutional or ad-hoc/unadministered arbitration. The main difference between these two types is that to initiate arbitration under institutional rules, parties may first have to make payment of the first tranche/filing fees<sup>vi</sup> of the arbitral institutional involved. This may not be required under the ad-hoc<sup>vii</sup>/unadministered rules<sup>viii</sup> (except that to engage an arbitrator, parties may first have to agree and make payment of the appointment fees).

b. Given that shipping claims have short time bars (contractual or otherwise), parties would wish to protect time by initiating arbitration or litigation. In the case of ad-hoc/unadministered arbitration, this is relatively simple given that most of the rules provide for the submission of a notice of arbitration to commence arbitration. Parties can then continue to negotiate and if unsuccessful, move on to arbitrate their disputes.

c. Arbitration Rules of various institutions/associations allow different pathways for low valued claims. Such rules allow for faster processes heard by a single member tribunal with capped costs<sup>ix</sup>. Should parties be desirous of using the same process for larger claims, they can expressly provide for in their arbitration clause<sup>x</sup>.

d. We admit that parties, in addition to paying their counsel's fees, would also pay the arbitrator's fees (which is not required in litigation except that there would be a court filing fee based on the size of the dispute). However, arbitrators allow the winning party to recover a higher portion of the costs incurred from the losing party and which may not be the case in litigation. Parties can also choose to arbitrate themselves instead of engaging counsel/representatives, thus avoiding legal costs but this is highly unlikely given the specialized knowledge required.

4. There are other advantages in arbitrating such as choice of appointing a tribunal well versed with the trade practices, confidentiality, etc. In this regard, Lexis Nexis has published Arbitration vs Litigation: Making the right choice and which provides further details on the advantages and disadvantages. The main disadvantage is that there is limited<sup>xi</sup> or no right of appeal<sup>xii</sup> on a point of law which is available in litigation. Having said that, the risks are similar, and our view is to respect the decision of the Tribunal or the court, whatever it may be.

## **5. Conclusion:**

a. While there may be advantages in litigating, parties would have to first consider whether a court judgement would be enforceable in the first instance? Arbitration scores over litigation in this regard.

b. Arbitration does provide various pathways to deal with disputes expeditiously and with capped costs. To take advantage of these benefits, parties may wish to incorporate a well-crafted arbitration clause allowing for the use of such pathways.

i. For instance, in India enforcement of foreign judgements is possible if the judgement has been made in specific reciprocating territories by superior courts. Some of the territories are the UK, UAE, Singapore, Malaysia, Bangladesh, Hong Kong, New Zealand, etc.

ii. See article on Enforcement under the New York Convention authored by Emmanuel Gaillard and Benjamin Siino.

iii. Art V of the New York Convention.

iv. Art IX of the Hague Convention on Choice of Court Agreement.

- v. See Rule 5 of the LMAA Small Claims Procedure 2021, Rule 7 of the LMAA Intermediate Claims Procedure 2021 and Rule 44 of the SCMA Rules, 4th Edition.
- vi. See Rule 6.3(i) of the SIAC Rules, 7th Edition, 01 Jan 2025.
- vii. See Rule 10 of the LMAA Terms 2021 and the Appointment fees stated in the First Schedule.
- viii. See Rule 6 of the SCMA Arbitration Rules, 4th Edition, 01st Jan 2022.
- ix. See Rule XIII of the SIAC Rules, 7th Edition – Streamlined Procedure, LMAA Small Claims Procedure 2021 for claims not exceeding USD 100,000 and LMAA Intermediate Claims Procedure 2021 for claims from USD 100,000 to USD 400,000 and R 44 – Expedited Procedure under the SCMA Rules, 4th Edition.
- x. Arbitrators may seek additional payment of fees given that the work involved for larger claims may be substantial vis-à-vis lower value claim.
- xi. See S69 of the English Arbitration Act 1996.
- xii. See Art V of the Model Law and which forms a part of the Singapore International Arbitration Act 1994.



# HOSTMOST GROUP



---

OCTAMAR™ INNOVATION ENDORSEMENT FROM CLASS NK

Innospec Fuel Specialties and Class NK are proud to announce that **Octamar™ Fuel Technology** has received Class NK's prestigious 'Innovation Endorsement' for reducing fuel consumption and improving emissions in vessels using Octamar™ performance packages. Class NK has independently verified Innospec's product performance claims regarding SFOC and PM reduction.



- **Improved Fuel Economy SFOC**  
(Reduction of between 2.3 % -3.9 %)
- **Reduced Emissions**  
(60 % by mass of Particulate Matter)

---

Speak to one of our teams to find out more on how to improve your SFOC saving.  
Email: [globalservice@hostmostgroup.com](mailto:globalservice@hostmostgroup.com)  
HOSTMOST GROUP Hong Kong Office 12/F, Yan's Tower, 27 Wong Chuk Hang Road  
Hong Kong Phone: +852 2554 9207 (24 hours) Fax: +852 2554 5152  
Source: <https://innospec.com/fuel-additives/marine/>



還記得在 2013 年，我剛入行做甲板實習生時，船上還在用紙海圖，當時船上紙海圖超過一千張，全由二副負責修改更新，當時的二副每天在駕駛台加班 4 小時修改海圖是尋常事。後來全面引進電子海圖，更新電子海圖只需不到 2 分鐘，全程自動，而且比以前手動修改更準確，沒有技術，任何船員都能在 10 分鐘內學會。這種可標準化、高度重複的更新海圖工作，在數碼化後已經全面自動化。

我在散貨船做大副的時候，每天的例行工作幾乎都是在凌晨 4 時開始，思考和計劃今天的甲板維修保養工作，這個過程往往耗時差不多 2 小時。思考涉及的因素很多，例如：當天天氣，降雨機會，在這種天氣下各類工作的風險，航程長度，目前工作的進度，短期緊急維修和長期保養計劃的先後順序，船員在惡劣海況下的疲勞和隨之上升的工作風險，到港的準備（裝卸貨工具的測試和保養，備艙等），船級社檢查 / Rightship Inspection 的準備，船上定期培訓計劃，甚至不同國籍船員的國家節日等等也列入考慮因素，到了早上六時半左右，再和水手長討論如何執行。雖然船公司的 PMS 系統列出了公司要求的所有保養工作完成期限，但如何因應

有限的時間和人手去完成這些工作一直是大副的煩惱。由於沒有可比較的基準，大副自己也無從判斷該計劃究竟是好是壞，或者說應該如何改善？自己剛開始做大副時相當清楚要做甚麼，但是在變動環境（如天氣，人手焗限，備艙等）下如何排序是另一回事，初時憑感覺，後期憑經驗。船公司也沒有一套有效方法去評核大副在該船上的表現，僅能依靠船長的工作表現報告。

以上的大副日程保養計劃例子，結合了多種因素取捨、憑經驗、需要每天重新權衡，短期內未必能像更新電子海圖般「全自動化」，但非常適合做「決策支援 + 生成基準方案」。

未來，當 Agentic Ai 運算能力足夠強，而且成本足夠低之下，船公司會有誘因發展出一個該公司獨有的 Agentic Ai，在充分考量每條船各種因素後，Agentic AI 能預先度身訂造一個適合該船在該航次下的保養計劃，在航次開始後，Agentic AI 因應各種因素（如天氣），每天凌晨 4 時給大副一份初步的甲板維修保養工作計劃，由大副決定如何修訂該計劃。大副可以省去非常多的時間在計劃方面，而且也有

一個初步基準作比較；船公司有了 Agentic Ai 的每天工作計劃，等如有了一個基準 KPI 去評定船上大副的執行力，能更好地掌握船上的管理層質素水平，大副的反饋也能不斷完善 Agentic ai 提出的計劃。



2024 年 2 月，Prokar Dasgupta 教授，一名身處倫敦的頂尖外科醫生，成功透過光纖網絡與機械人系統，為一名身處約 2400 公里外、遠在英國海外領土直布羅陀的男病人，順利完成前列腺癌腫瘤切除手術。

報道指醫療團隊必須克服以下 4 大難題：

1. 超低延遲網絡傳輸：兩地主要依賴高速光纖網絡連接，系統訊號延遲僅有極微的 0.06 秒，確保醫生的每一個動作都能做到即時同步。
2. 尖端機械人系統：採用名為「Toumai」的先進機械人手術系統，配備 3D 高清攝影機及四隻靈活的機械臂，精準執行醫生的指令。
3. 雙重網絡保險：除了主力的光纖網絡，系統同時設有 5G 備用連線，防止突發斷網危機，確保連線一直保持穩定。
4. 實地醫療團隊後備：直布羅陀當地醫院亦安排了專業醫療團隊全程在手術室內待命，以防系統出現任何異常，確保病人安全。

遙距手術已經實現，那麼未來會否出現遙距領港？以現時的科技，在不考慮法律責任歸屬和保險框架下，似乎已經能克服以上 4 大難題：

1. 並無必要用超低延遲網絡傳輸，即使是在靠泊時，0.2 秒延遲已可接受。
2. 機械人系統並無必要，只需船員配戴一副智能眼鏡或隨身攝影機，幾部高清 CCTV，能夠把影像實時傳送給遙距領港；一個具英語能力的船員配備一個電話 / 耳機接收和傳遞領港指令，但需特別注意溝通失誤的風險。
3. 網絡傳輸，有 Starlink，Viasat 等，近岸航行時還可以用當地網絡作後備，接收船上 Ais，雷達系統等資料。
4. 系統異常時，船長即時接手。設後備領港，在特定地點待命。

從昔日駕駛台上堆積如山的紙海圖，到未來由 Agentic AI 輔助決策、甚至實現遙距領港，航海科技的演進軌跡清晰可見。無論是 Agentic AI 還是遙距領港技術，它們的本質都與當年引入電子海圖一樣——為了解決痛點、降低人為風險，並建立更科學的標準。科技的進步不會抹殺船員的價值，相反地，人類的豐富經驗將成為訓練 AI 最寶貴的養分，而 AI 與遠端技術則為我們提供最強大的後盾。從大航海時代到數碼化時

代，航運業始終在破浪前行。我相信，未來的航海，將是『人類智慧』與『人工智能』的完美協作，引領我們駛向更廣闊的未來。

**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)

Lawyer of Guangdong- Hong Kong-  
Macao Greater Bay Area

Senior consultant of Wang Jing & Co.,  
Shenzhen Office

**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

粵港澳大灣區律師

廣東敬海(深圳)律師事務所高級顧問

### **Seminar & Cocktails Dinner Reception**

The Institute is organising a joint event with The Nautical Institute Hong Kong branch (NIHK), the theme is "Navigating the Geopolitical Seascape" on Friday, 15th May 2026 at Novotel Century Hotel, Wan Chai, Hong Kong (1730 – 2230 hrs.). No doubt the recent escalation in the Middle East and its consequences for the international shipping community and the global economy would be a hot topic to stage. We are proud to announce that the event is sponsored by our Honorary Presidents and other sponsors so that members may join at no cost. Members' participation in the event is anticipated.

### **Promotion of the Maritime Industry**

The Institute and its members are actively participating in various events to promote the Maritime Industry, especially to the younger generation, to attract them to join the Industry. One recent development is the appointment of Mr Rocky Siu, current Executive Committee Member, as Chairman of the newly established Maritime Resources Centre. It is envisaged that, through this channel, the Institute would act as a coordinator/focal point between the education sector and the Maritime Industry in promoting the careers available to students/graduates. Recently, the Institute has been preparing a bid for a tender for the Centre.

### **The Executive Committee**

Capt. Lothair Lam is now a Member of the Eighth Legislative Council and has stepped down from his position as Chairman. Mr Brian Yam is then elected as the new Chairman, and Mr Stockton Chow is elected as Vice-Chairman (External).



**[www.crump-co.com.hk](http://www.crump-co.com.hk)**

35+ years Hong Kong and Regional Experience

- Insurance Claims
- Personal Injury & Life
- Ship & Aircraft Transactions
- Risk Management & Casualty
- Dispute Resolution

Chris POTTS: [chris.potts@crumpslaw.com](mailto:chris.potts@crumpslaw.com) M: (852) 9461 4377

Peter LAU: [peter.lau@crumpslaw.com](mailto:peter.lau@crumpslaw.com) M: (852) 9683 7439

1103 Jubilee Centre, 18 Fenwick St., Wan Chai, Hong Kong

Tel: +852 2537 7000 Fax: +852 2804 6615

Admiralty Firm with broad and deep knowledge and experience in Transport Law and Civil Dispute Resolution and strong network of Correspondents Worldwide.



## 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)



**TCC GROUP**

**泰昌祥集團**

**Tai Chong Cheang Steamship Co. (H.K.) Ltd.**  
**泰昌祥輪船(香港)有限公司**

Suites 3002-04, 30/F., South Island Place,  
8 Wong Chuk Hang Road, Wong Chuk Hang,  
Hong Kong.  
Tel : (852) 2522 5171  
Fax:(852) 2845 9307

香港黃竹坑道 8 號  
South Island Place  
30 樓 3002-04 室  
電話 : (852) 2522 5171  
傳真 : (852) 2845 9307



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

3107 Alexandra House,  
16-20 Chater Road, Central, 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 3107 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)



MEMBERSHIP APPLICATION FORM

Grade of Membership Applied for: *		Title: *	
Name :		姓名 :	
Correspondence Address: E-mail Address:		Mobile No.:	
Principal Profession:			
Present Employer:		Present Position / Post and Div. / Dept. / Sec.:	
Work Address:		I am a full time student Yes* No	
Academic / Professional Qualification(s): <span style="float: right;">*Please fill in expected year of completion below</span>			
Title / Programme:	Date of issue:*	Institution:	
Title / Programme:	Date of issue:	Institution:	
Title / Programme:	Date of issue:	Institution:	
Previous Experience in Seatriansport:			
Name of Company:	Period:	Post:	
Name of Company:	Period:	Post:	
Name of Company:	Period:	Post:	
Name of Company:	Period:	Post:	
Referred by:	Name:	Company:	Tel.:
DECLARATION I, the undersigned, hereby apply for admission to membership of the Institute of Seatriansport, and do agree, if admitted, to comply with the memorandum and articles and by any subsequent amendments and / or alterations there to which may be made, and by any Regulations made or to be made for carrying them into effect.			
Signature <span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 150px; height: 20px; vertical-align: middle;"></span>		Date of Application	
<p>Please send the completed form (1) by postage to the <b>Secretary, the Institute of Seatriansport, G.P.O. Box 6081, Hong Kong</b> together with a cheque payable to <b>"Institute of Seatriansport"</b>; or (2) by email to <a href="mailto:info@seatriansport.org">info@seatriansport.org</a> together with payment proof by means of online transfer or FPS to: <b>DAH SING BANK A/C: 85-328-0360-3 Institute of Seatriansport</b></p> <p><i>Professional Member - \$550</i>  <i>Ordinary Member - \$450</i>  <i>Associate Member - \$300 (but shall be waived for a full time student)</i></p> <p>This amount is for covering the entrance fee and first annual subscription only and is not refundable if the application is withdrawn by the applicant. Fee is waived for eligible FULL-TIME STUDENT applying for Associate Membership.                      If possible, please enclose photocopies or attach scanned copies of your academic / professional qualification(s).                      Personal Information Collection Statement would be presented on request.</p>			



# 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。

