



航标 (*SIGNALS*) 新闻快报为您提供详细的有关美国联邦海事委员会立法和执法信息及海运企业的发展动态。

美国参议院批准马菲和索拉担任联邦海事委员会的职务

美国联邦海事委员会已经 [批准丹尼尔·马菲](#) 的 [联邦海事委员会](#) 的一个新的任期。马菲 [先前担任联邦海事委员会的任期只是两年](#)，现在又获任一个新的五年任期，直至 2022 年 6 月 30 日止。参议院同时又批准 [路易斯·索拉](#)，他来自于佛罗里达州，担任 [海事委员会专员](#)，任期到 2023 年 6 月 30 日止，这两个任命填补了联邦海事委员会的三个空缺席位。两位专员在 2019 年 1 月 23 日举行了宣誓典礼，目前已经正式履新。

路易斯·索拉曾经担任 [佛罗里达州的引水人委员会的董事](#)，也是 [Evermarine](#) 滑板商的创始人。该公司在佛州、加州和巴拿马均有分公司，[索拉专员](#) 的经历包括海上运输安全管理、港口发展、船舶修理、舢板船制造商。索拉曾经在巴拿马美军驻地工作过，也是佛罗里达州立大学巴拿马校园的客座教授。同时也是一个活跃的政治家，支持议员马克·罗毕尔和特朗普总统。

[马菲专员](#) 代表纽约州的民主党，在国会任期已有两年之余，在 2015 年 11 月由奥巴马总统提名为联邦海事委员会专员，在 2016 年 6 月经国会批准。但是在 2018 年 6 月 30 日被要求离职，因为任期届满，离开联邦海事委员会后他一直在华盛顿大学任职。

作为唯一一名在联邦海事委员会任职的民主党党员，他的出任满足了法律规定，即在任何非公开会议中至少有一名专员来自于不同派别的政治团体，这一规定来自于立法，联邦政府法典第 46 章，于 2018 年 12 月 4 日生效。当时，[法兰克·罗拜多海岸警卫队授权法 2018 \(参议院第 140 法案 \)](#) 被正式签字生效成为法律规定。

海运法的修改扩大了联邦海事委员会的职权

最近修改的海运法和联邦海事委员会的规则大大提升了联邦海事委员会对船公司和码头作业者可能的反竞争垄断的监管责任。[法兰克·罗拜多海岸警卫队授权法 2018 \(参议院第 140 法案\)](#) 该法也简称为：[联邦海事委员会授权法 2017](#)，规定联邦海事委员会增加[2018 和 2019 财政年度的资金](#)，修改了在[美国联邦法典第 46 章中的海运法和联邦海事委员会规则](#)。

第 140 法案中对现有法规做出的几个重要修改主要集中在港口服务方面，包括船舶、加油船、大船的装载与卸载、引水与拖轮服务。“所包含的服务”的新定义已经加入在海运法第 40120 章节中，该章节的规定，严禁船公司联盟和协议对船舶的停泊服务、加油服务、船舶装载与卸载服务、引航和拖轮服务结盟抱团洽谈价格。这一修改的法律有助于码头营运者，他们向联邦海事委员会和国会投诉，船公司联盟或运价协议组织企图以反竞争的态势谈判港口服务价格。联邦海事委员会现在已经得到授权，可以要求船公司和码头提供报告和数据。参议院第 140 号法案包括要求联邦海事委员会针对船公司联盟洽谈港口服务时，“包括综合行动，包括集体抱团行动”对竞争产生的影响之分析以及联邦海事委员会采取行动确保竞争提供正式报告。

第 140 法案另一个重要改变是：只要联邦海事委员会认为协议组织，会导致不合理的影响公平竞争，不合理的增加发货人的运输成本，就可以禁止参加共同舱位的船公司参与在同一条航线的运价协议组织。

第 140 法案对海上运输中间人的经营执照和运价登记也做了修改。根据 41104 条规定海运法修改后禁止承运人“明知并故意接受并未依法登记运价的海上运输中间人的货运。”第 40902 节修改后，明确规定没有任何人可以宣称自己是海上运输中间人，除非他已经取得经营执照。该节法案修改后，明确规定有经营执照的海上运输中间人可以使用一个没有执照的“公开告诉的代理”。所谓“公开告诉”是一个重要的概念：没有经营执照的个人或公司在美国提供海上运输中间人的业务，但并未明确告知代表哪一个有证的海上运输中间人，这是属于非法的，违反海运法的行为。

第 140 法案副标题：“透明度”调款包括了一个对联邦海事委员会的新要求。该条文要求联邦海事委员会就未完成的立法程序中产生的问题，每两年向国会报告一次。第 140 法案对联邦海事委员会的会议规定也作了修改。首次提出非公开专员集体会议必须有一名来自于不同的政治团体的专员参加，在最近任命丹尼尔马菲专员前，联邦海事委员会专员只有两名，全都来自共和党。

第 140 法案不仅提升了联邦海事委员会的职权，同时也对其他两个联邦政府机构作了规定。[美国财务监督总署](#)，从事于对大型船公司破产导致供应链受到负面影响的研究，该机构是美国政府财务办公室 (GAO) 领导机构。该机构不隶属哪个政府机构，直接对国会负责。第 140 法案也规定，海运法的任何规定不能限制[司法部](#)对反垄断的调查权利。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2019 年 2 月 15 日和 2019 年 3 月 1 日生效的普通运价调整附加费

一些泛太平洋稳定运价协议组织成员更新了运价本，包括从 2019 年 2 月 15 日生效的普通运价调整费。这包括美国总统轮船公司（注解 2）、法国达飞、中远公司、长荣海运公司、赫伯罗特公司、现代商船公司、大洋网络快递和阳明海运。下述表格是 40 尺箱标箱的收费标准，其它箱型收费标准按一般折算公式计算。2 月 15 日生效的普通运价调整费是 2019 年以来东亚/美国航线第 4 次的普通运价调整费。

泛太平洋稳定运价组织东行航线(亚洲至美国)	
2019 年 2 月 15 日生效的普通运价调整费	
承运人	美元/每 40 尺标箱
美国总统轮船公司（注解 2）	1000
法国达飞船务公司	1000
中远公司（注解 1）	800
长荣海运公司	1000
赫伯罗特公司	700
现代商船公司	1000
大洋网络快递	1000
阳明海运	1000

注释 1：中远公司的普通运价调整费只适用所有服务合同项下的货运。

注释 2：美国总统轮船公司的普通运价调整费适用时间从 2 月 15 日推迟至 2 月 18 日。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2019 年 2 月 15 日和 2019 年 3 月 1 日生效的普通运价调整附加费

以下一些成员更新了运价本，包括 2019 年 3 月 1 日生效的普通运价调整费。这包括美国总统轮船公司、法国达飞船公司、中远海运、长荣海运公司、赫伯罗特公司、现代商船公司、大洋网络快递和阳明海运。每一成员自行定价，制定运价本。下述表格是 40 尺标箱的收费标准，其它箱型收费标准按一般折算公式计算。2019 年 3 月 1 日生效的普通运价调整费是 2019 年以来东亚/美国航线第五次的普通运价调整费。

泛太平洋稳定运价组织东行航线(亚洲至美国)	
2019 年 3 月 1 日生效的普通运价调整费	
承运人	美元/每 40 尺标箱
美国总统轮船公司)	1000
法国达飞船务公司	1000
中远公司 (注解 1)	800
长荣海运公司	1000
赫伯罗特公司	700
现代商船公司	1000
大洋网络快递	1000
阳明海运	1000

注释 1：中远公司的普通运价调整费只适用所有服务合同项下的货运。

每个成员公司有其自己的运价本，并自行定价。

以上資訊由美國 Distribution-Publications 公司編譯，資訊渠道是可靠的，然而相關法律與法規在不斷變化，本刊所載資訊也會不斷變化。我們將致力更新所載資訊，但無法保證其準確性，也不對任何由此產生的損失負法律責任。

第二十三卷第二期出版于 2019 年 2 月 4 日

本公司地址：180 Grand Avenue, Suite 350, Oakland, CA 94612-3772

電話：510-273-8933 或免費電話：1-800-204-3622

傳真：510-273-8959

郵件信箱：signals@dpiusa.com 網頁：www.dpiusa.com

“駕馭規章之海” (Navigating the Regulatory Seas) 是本公司的服務標誌。