



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。

## 南加州港口宣布对进口箱收取港口拥挤滞期费

---

进南加州的长滩港和洛杉矶港的进口箱很快就要实行新的免堆期限和征收拥挤滞期费。[长滩港口局长](#) 和 [洛杉矶港口局长](#) 分别宣布从 11 月 15 日起实行新的规定，从而加速集装箱快速拖离码头，缓解港口拥挤状况。集装箱在港口和码头滞期太长的时间，港口外待泊的船舶数量超过历史记录，全美的客户焦急地等待货运到来，两个港口将与[拜登总统的供应链中断小组](#) 紧密合作，解决港口拥挤问题。

两个港口已经登记了新的规则，新的运价本登记的收费仅适用于进口集装箱，对于由卡车拖运出港的集装箱，从集装箱卸船后早上 3:00 起算，8 个自然日为免堆期，由铁路运出港的集装箱，免堆期则为 5 个自然日。

所有超期的进口集装箱都被收取滞期堆存费，与其它的港口不同，这两个港口的滞期费为每天 100 美元，并每天递增 100 美元，这就是说，进入滞期后的第一天的收费为 100 美元/天，第二天的收费为 200 美元/天，第三天的收费为 300 美元/天，收费每天递增 100 美元。举例说，滞期 5 天，总数收 1500 美元滞期费。

洛杉矶港口修改了运价本，加入了新增的 [第 25 节](#)，规定了新的免堆时间规则和滞期费收取。长滩港口修改了 [运价本的规则编号 34-K，第 11 节-港口拥挤费](#)，加入了新的免堆时间规则和滞期费收取。停靠这两个码头的船公司将尽量在征收新的滞期费前运走进口集装箱，以避免支付滞期费，船公司也开始在运价本登记新规则和收费，把这些港口滞期费转嫁给货主。

## 新的联邦海事委员会全国货主咨询委员会举行第一次会议

---

美国联邦海事委员会所属的全国货主咨询委员会 ( NSAC ) 在 2021 年 10 月 27 日举行 [第一次会议](#) 。该委员会由 24 人组成，代表美国进口商和出口商。他们通过视频，开会时间三个半小时，讨论了他们的咨询工作。

该组织是最近由国会根据今年年初的一项 [立法](#) 设立，其目的是向联邦海事委员会为建立一个竞争、稳定、正直和公平的国际海洋货运体制提供有关咨询。

[联邦海事委员会主席丹尼尔·马斐](#) 欢迎各位委员，并希望委员们在 6 个方面提供宝贵意见：( 1 ) 行业数据透明化；( 2 ) 货运费用和附加费，包括滞期费和滞箱费；( 3 ) 服务合同的改革；( 4 ) 联邦海事委员会如何提升对货运行业的了解；( 5 ) 联邦海事委员会或者其他政府机构是否在帮助还是有损货主利益；( 6 ) 提升联邦海运委员会对于供应链中断的认知。

各位委员简短介绍后，大家认真讨论了滞期费和滞箱费的问题，讨论了供应链数据透明度和目前供应链的困境。委员们非常强烈地质询最近 [洛杉矶港](#) 和 [长滩港](#) 宣布的港口滞期费新规则的合法性和有效性。他们指出，直到开会那天为止，这些收费规则尚未向联邦海事委员会登记的运价本中公布，马上就执行，不是 30 天后执行，是否合法？许多委员强调，他们根本无法提箱，因为是拖车车架和铁路延误。委员们表示，这些新的“超级滞期费”只会使得供应链更加糟糕。

货主咨询委员会的委员们也哀叹道，单一渠道的货运信息，真实性是否可靠会影响供应链建设的有效性。委员会认为，没有足够的货运信息，非常困难规划长远的供应链解决方案。他们质疑洛杉矶港口的 [Port Optimizer](#) 的数据并非被广泛使用。有关目前的供应链中断，委员们指出缺乏行业的标准。委员们注意到，缺乏对货运可提货通知的要求和缺乏还箱信息是目前造成货运堵塞的主要原因。

货主咨询委员的下次会议将在联邦海事委员会网站和政府公告中宣布。委员会选举了主席、副主席，布朗、本派士和迈克分别负责会议的议程和进度。委员的任期为三年，在 2024 年 12 月 31 日任期终止，会议纪要在确认后将在 [联邦海事委员会网站](#) 公布。

## 联邦海事委员会审议审计和执行情况

---

[联邦海事委员会](#) 最近的一次会议，集中审议对船公司的滞期费和滞箱费核查力度的执行和审计。在 2021 年 10 月 13 日的会议上，联邦海事委员会讨论了这些议题。会议后，发布了简短新闻通告。联邦海事委员会透露，[执行局](#) 长本·特朗登简要报告了有关船公司在市场的行为调查的执行情况，包括个别询问有关商务条款和拥挤附加费。

在同一个会议日程中，联邦海事委员会管理局长向专员们报告了有关船公司审计小组的工作信息，[船公司审计规划](#) 是根据 [联邦海事委员会主席丹尼尔·马斐](#) 今年 7 月份的指示开展的审查船公司对执行联邦海事委员会有关滞期费/滞箱费规则的情况。该规划针对九家挂靠美国港口的大型船公司开展审计，并收集有关信息，有助监管海运服务市场。审计小组将确定他们认为可以成为行业规范的一些运作方式

## 联邦海事委员会审计小组敦促船公司采取滞期费/滞箱费优秀运作模式

---

联邦海事委员会 [管理局长](#) 鲁斯里·马斐极力敦促 25 个船公司和 [世界海运协会](#) 迅速采用三种有关滞期费/滞箱费的优秀作业模式，这些模式可以提高清晰度和确定性，货主可以知道什么时候和怎么会发生滞期费和滞箱费。马斐给船公司和 [世界海运协会](#) 致函要求大家广泛采用，以减少争议。马斐女士是审计小组的召集人，负责船公司审计规划，在信函中，她要求船公司 and 世界航运协会：

1. 清楚列明滞期费和滞箱费并在网站上显著登载；
2. 制定滞期费和滞箱费处理过程的文件；
3. 在发票和网页明确规定争议的解决程序、联系人和需求文件。

联邦海事委员会的审计小组正在对九家船公司执行 2020 年生效的 [联邦海事委员会规定的情况予以审计](#)，并寻找好的榜样作为行业规范。联邦海事委员会规则 [第 46 章第 545.5 节](#) 规定滞期费和滞箱费是激励货运流通和加速还箱。船公司和码头的运作以及收取滞期费和滞箱费的规定，如果不符合联邦海事委员会的激励目标，例如，空箱不能还回码头，就会被判定不合理。

除了船公司审计小组的工作，联邦海事委员会也在采取其它行动，推进执行联邦海事委员会规则的力度。最近，委员会投票通过发布预告制定滞期费和滞箱费收费操作的立法规划，很快就会公布。

## 泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2021 年 11 月 15 日和 2021 年 12 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 2021 年 11 月 15 日生效的普通运价调整费。这包括中远公司、长荣海运公司、现代商船公司、大洋网络快递和以星船务。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。11 月 15 日生效的普通运价调整费是 2021 年以来东亚/美国航线第 22 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)	
2021 年 11 月 15 日生效的普通运价调整费	
承运人	美元/每 40 尺标箱
中远公司 (注解 1)	1000
长荣海运公司 (注解 2)	1000 / 2000
现代商船公司 (注解 3)	1000 / 2000
大洋网络快递	1000
以星船务	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：长荣海运公司对干货征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 1000 美元，冷冻货每 40 尺标箱 2000 美元。其它箱型收费标准按一般折算公式计算。

注释 3：现代商船公司对于目的港为美国西海岸港口、东部海岸港口和海湾港口的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 1000 美元；对于内陆点、小路桥和铁路联运的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 2000 美元。其它箱型收费标准按一般折算公式计算。

## 泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2021 年 11 月 15 日和 2021 年 12 月 1 日生效的普通运价调整附加费

紧跟着 2021 年 11 月 15 日生效的普通运价调整费，另一个普通运价调整费将于 2021 年 12 月 1 日生效，这包括中远公司、长荣海运公司、现代商船公司、大洋网络快递和以星船务。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。2021 年 11 月 1 日生效的普通运价调整费是 2021 年以来东亚/美国航线第 23 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)	
2021 年 12 月 1 日生效的普通运价调整费	
承运人	美元/每 40 尺标箱
中远公司 (注解 1)	1000
长荣海运公司 (注解 2)	1000 / 2000
现代商船公司 (注解 3)	1000 / 2000
大洋网络快递	1000
阳明海运 (注解 4)	1000 / 2000
以星船务	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：长荣海运公司对干货征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 1000 美元，冷冻货每 40 尺标箱 2000 美元。其它箱型收费标准按一般折算公式计算。

注释 3：现代商船公司对于目的港为美国西海岸港口、东部海岸港口和海湾港口的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 1000 美元；对于内陆点、小路桥和铁路联运的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 2000 美元。其它箱型收费标准按一般折算公式计算。

注释 4：阳明公司对于目的港为美国西海岸港口、东部海岸港口和海湾港口的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 1000 美元；对于内陆点、小路桥和铁路联运的货运征收的普通运价调整费为每 40 尺标箱 2000 美元。其它箱型收费标准按一般折算公式计算。

# 泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2021 年 11 月 15 日和 2021 年 12 月 1 日生效的普通运价调整附加费

---

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。

第二十五卷第十一期出版于 2021 年 11 月 2 日

本公司地址：1999 Harrison Street, Suite 650, Oakland, CA 94612

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](mailto:signals@dpiusa.com) 網頁：[www.dpiusa.com](http://www.dpiusa.com)

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