



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。

美国供应链改革团队密切关注港区卡车

[联邦海事委员会](#) 下属的供应链改革团队已经瞄准港区卡车的改进问题，特别是，还送空箱和集装箱送回海运码头的的时间和程序，改善那些引起供应链不顺的环节。

[联邦海事委员会专员瑞百克.戴尔](#) 在最近一次联邦海事委员会会议上报告了这项工作。该次会议简要讨论了市场上集装箱运输的条件、目前海运供应链的态势、船公司的商业和操作行为等议题。戴尔专员根据 [第 29 号调查令-调查官员](#) 的授权开启了团队运作。他设定的团队工作目标有二个方面：一方面是卡车能够及时还空箱进码头和在码头取重箱，通俗一点，就是“双向运输”；另一方面是能够确切知道并且可以预计到最早的还箱日期，以解决出口商人还箱至码头的最后期限不确定之投诉。戴尔领导的团队将努力在洛杉矶/长滩港和纽约港改善港口的条件。这个团队成员包括海运联盟组织的船公司执行官、为之服务的码头联盟的执行官。

戴尔说道，“卡车司机能够双向运输可以提高工作效率，去除长期以来的资源浪费，同时也解决了预约制度的问题，最早还箱日期的问题一直是出口商担心的问题。这个改革也可以消除农业出口商长期以来遇到的被违法征收的码头滞期费和滞箱费的问题。”

美国联邦海事委员会新团队关注运输信息标准和网络访问协议

联邦海事委员会由 [卡尔茨茨](#) 领队的新团队正密切关注信息标准化问题，确定哪些信息阻碍海运货物流动和导致供应链效率下降，这对于查明如何使得信息有助于国内货物运输体系长期发展是十分重要的。

这个新团队将对国际海运供应链的公共信息制定标准，同时对贯穿整个供应链的信息网络互访协议设立标准。这项多阶段的努力是在 [联邦海事委员会主席马斐](#) 的指导下启动的，初步调查结果将在 2022 年春季的海事数据峰会上公布。

在这个规划的执行过程中，茨茨专员将调查研究、访问有关人士，召开圆桌会议、公众会议，讨论海运信息的现状问题。他将研究哪些公共海运信息对于海运供应链中每个集装箱的交付是必须建立的，这些信息如何储存、如何分享的，供应链各方所使用的信息要素是什么。船公司、码头、卡车、铁路和其它政府部门都是访问的对象，邀请他们发表意见，请他们给予信息定义和设定级别，对于集装箱运输信息记录的释义改善提供建议。美国联邦海事委员会的 [全国货主协会委员](#) 也会参与这个规划，起始阶段将包括数据库和信息公共标准的建议。

茨茨专员将在今年 12 月在华盛顿特区举行第一次公众会议，虽然会议日程尚在制定中，但计划中的讲演人包括白宫政府的代表、数据专家、标准设计专家以及美国联邦海事委员会的全国货主协会委员。

联邦海事委员会第 21-09 通告，调查赫伯洛特船公司收取滞箱费的行为

根据 [第 21-09 通告](#)，[联邦海事委员会](#) 已经正式开始调查赫伯洛特船公司收取滞箱费的行为，调查其收费是违反海运法第 41102 条 (c) 款的规定，在集装箱还箱地点和可以还箱时间尚未确定之时就决定征收集装箱的滞箱费是否违反海运法要求的确定、遵守、执行正当的合理的规则之要求。

这是联邦海事委员会自今年早些时候建立 [船舶运营公共承运人 \(VOCC\) 审计计划](#) 以调查海运承运人费用和附加费以来采取的首次执法行动。《航运法》41102 条 (c) 条规定，"公共承运人、海运码头运营商或海运中介不得未能建立、遵守和执行与接收、处理、储存，或交付财产。" 2020 年 4 月 28 日，委员会在 [46 CFR 第 545.5](#) 部分发布了一项解释性规则，就其在评估拘留做法是否不公正或不合理时可能考虑的因素提供指导。

根据第 21-09 通告，赫伯洛特船公司被指控，在 2021 年，在洛杉矶/长滩港，在尚未提供还箱地点或者不确定还箱预约的情况下就征收滞期费，被收费的客人提供了截图证明还箱受限制，要求退还 11 个箱的滞箱费。但是，赫伯洛特船公司拒绝了客人的请求，说不能退款，因为船公司无法控制码头系统。根据联邦海事委员会的观点，这不符合收取滞箱费的初衷。

鉴于上述原因，联邦海事委员会决定启动调查程序，确定赫伯特.埃德船公司是在下述情况征收滞期费是否违反海运法：(1) 船公司没有提供还箱地点；(2) 不能确定还箱地点时，客户无法在免费期内准时约定时间还箱。船公司还拒绝客人的免收费用请求，在这种情况下，是否应该向船公司执行违法民事罚款，罚款数额多少，是否需要签发禁止令。

西部港口的码头作业者协议组织调高白天工作日集装箱疏港费

[西部港口作业者协议组织](#) 的 12 个成员向联邦海事委员会登记，从 2021 年 12 月 1 日起，暂时调高白天工作日集装箱进出港口的疏港费。该组织（[联邦海事委员会登记号为 201143-020](#)）修改了协议，加入第 7 条款。该条款终止了现有的疏港费规定，执行新的疏港费规则，从每周工作日的早上 7:00 至下午 5:59 进入港区取箱还箱，依据新规则收费。这是暂时的收费规则，有效期从 12 月 1 日至 2022 年 1 月 31 日止。

[联邦海事委员会](#) 给予西部港口作业者协议组织提出的修改 [快速审核](#)，允许生效时间为宣布之日起。从 2021 年 12 月 1 日起，新的收费是 20 尺标箱 78.23 美元，40 尺标箱和其它箱型 156.46 美元，用于非豁免国际集装箱周一至周五早 7 点到晚 5 点 59 分通过洛杉矶港和长滩港之间的码头。换句话说，疏港费仅适用于工作日白天的移动。疏港费的临时调整通过仅在高峰时段对疏港费收费，为在非高峰时段移动集装箱提供了经济激励。

在 2021 年 12 月 1 日之前，[疏港费](#) 的固定费用为每 20 尺标箱 34.21 美元和 40 尺标箱 68.42 美元。单一固定费用适用于所有运营时间的白天和夜间集装箱运输。

疏港费适用于非豁免集装箱。豁免集装箱包括空集装箱、在集装箱中过境阿拉米达走廊并需缴纳 [阿拉米达走廊运输管理局](#) 收费的进口货物或出口货物，以及转运货物。空底盘和短尾卡车也免于 TMF。2022 年 12 月 1 日至 1 月 31 日期间，已装载的集装箱从下午 6:00 通过码头，以及周一至周六上午 6:59 以及周六、周日和节假日的全天（24 小时）也免于疏港费。

疏港费不针对拼箱货，收取拼箱货疏港费的无船成员人必须在运价本予以登记，或者在其运价协议、无船承运人服务协议或无船承运人协议运价合同中予以说明。

联邦海事委员会在 2003 年 6 月第一次批准西部港口作业者协议（[登记号为 201143-020](#)），在 2005 年该协议组织修改协议，允许其成员设立疏港费公司，并执行“非高峰计划”，以解决由于货运造成的港口附近街道、高速公路的空气污染。非高峰时间的设立是鼓励卡车司机在工作日的晚上和周六整天操作、运送和在码头收取的集装箱。在 2018 年 11 月联邦海事委员会批准疏港费为一揽子收费，不管白天黑夜，这也被称作疏港费 2.0 版本。在 2021 年 11 月 8 日该组织向联邦海事委员会登记了新第 7 条条款，联邦海事委员会通过给与快速审核通过，允许其立即生效。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人调整了 2022 年 1 月 1 日生效的燃油附加费

泛太平洋稳定运价组织东行航线的承运人登记了 2022 年 1 月 1 日至 2021 年 3 月 31 生效的燃油附加费，具体收费标准如表：

泛太平洋东行航线(亚洲至美国)						
2022 年 1 月至 3 月的燃油附加费，以美元计，40 尺标箱						
承运人	至美国大西洋/海湾沿岸港口		至美国太平洋沿岸港口		经西部港口至内陆点、小路桥	
	干货	冻柜	干货	冻柜	干货	冻柜
法国达飞船务公司 (注解 1、7)	968	1161	594	712	594	712
中远公司 (注解 2)	1178	1989	612	1034	612	1034
长荣海运公司 (注解 7)	1171	1692	500	796	500	796
现代商船公司(注解 3、8)	1209		676		1014	
大洋网络快递 (注解 4、7)	438	694	270	380	582	692
东方海外 (注解 5、8)	1159	1956	643	1085	946	1597
阳明海运 (注解 7)	696	1002	378	544	378	544
以星船务 (注解 6、7、8)	989	1484	579	869	579	869

注解 1：法国达飞船务公司称上述燃油附加费为燃油附加费调整费 (BAF03)，运价本规则号 010.08。

注解 2：中远公司登记其规则 010-003。

注解 3：现代海运称上述费用为燃油费。运价本规则 2-63，该司也登记了运价本规则 2-95。环保执行费 (ECC) 从 2022 年 1 月 1 日生效。西部港口和内陆点铁路联运的货运，收费为 20 尺\40 尺\40 尺高箱和 45 尺箱分别为美元 200/223/250/282。美国东部港口的货运，收费为 20 尺\40 尺\40 尺高箱和 45 尺箱分别为美元 360/400/450/507。

注解 4：大洋网络快递称上述燃油附加费为大洋网络燃油附加费 (OBS)。任何再范围内的燃油调整因素 (BAF) 或油料调整因素 (FAF) 都被视为运价本规则号 102.001 项下的大洋网络燃油附加费 (OBS)，无论是除外或属于这项的燃油附加费。

注解 5：东方海外称称上述燃油附加费为燃油成本回收费 (T-62)。改费用不适合已经征收燃油附加费 (T-52) 和/或低硫燃油附加费和/或低硫燃调整费(T51-,T63)。燃油附加费从 2022 年 1 月 1 日起生效，直至通知取消。

注解 6：以星船务称上述燃油附加费为新燃油附加费调整费 (NBF)，运价本规则号 010-NBF.服务合同根据船东公布的 BAF 或者 EBS，不适用这个燃油附加费。

注解 7：低硫燃油费除外 (LSF 或 LSS)。

注解 8：每月更新。

每个成员公司有其自己的运价本，并自行定价。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2021 年 12 月 15 日和 2022 年 1 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 12 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、大洋网络快递和阳明海运及以星海运。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。12 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 24 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 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
以星船务公司	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：长荣船务公司的普通运价调整费为冻箱 2000 美元、40 尺标箱，干货箱 1000 美元、40 尺标箱。其他箱型照公式计算。

注解 3：现代海运的普通运价调整费为：美国西部港口的货运,收费为 1000 美元/40 尺标箱;东部港口和内陆点铁路联运的货运，收费为 2000 美元/40 尺标箱.其他箱型照公式计算。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2021 年 12 月 15 日和 2022 年 1 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 2022 年 1 月 1 日生效的普通运价调整费。这包括中远海运、长荣海运公司、现代商船公司、大洋网络快递和阳明海运以及以星海运。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。2022 年 1 月 1 日生效的普通运价调整费是 2022 年东亚/美国航线第 1 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)	
2022 年 1 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
以星船务公司	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 2021 年 1 月 1 日生效的普通运价调整费是上次在 2020 年 12 月 15 日生效的普通运价调整费的推迟。最早这个收费是 2020 年 10 月 1 日生效，尔后推迟至 2020 年 11 月 1 日生效，又推迟至 2020 年 12 月 1 日生效，现在推迟至 2021 年 1 月 1 日生效。

注解 3：现代海运的普通运价调整费为：美国西部港口的货运，收费为 1000 美元/40 尺标箱；东部港口和内陆点铁路联运的货运，收费为 2000 美元/40 尺标箱。其他箱型照公式计算。

注解 4：阳明海运的普通运价调整费为：美国西部港口的货运，收费为 1000 美元/40 尺标箱；东部港口和内陆点铁路联运的货运，收费为 2000 美元/40 尺标箱。其他箱型照公式计算。

泛太平洋稳定运价组织西行航线承运人调整了 2022 年 1 月 1 日生效的燃油附加费

泛太平洋稳定运价组织西行航线的承运人更新了 2022 年 1 月至 2022 年 3 月生效的燃油附加费，具体收费标准如表：

泛太平洋西行航线(美国至亚洲)				
2022 年 1 月至 3 月的燃油附加费，以美元计，40 尺标箱				
承运人	干货		冷冻货	
	至美国大西洋/海湾沿岸港口	至美国太平洋沿岸港口	至美国大西洋/海湾沿岸港口	至美国太平洋沿岸港口
法国达飞船务 (注解 1、7)	42	21	67	46
中远公司 (注解 2)	219	121	329	182
现代海运 (注解 3)	264	380	2206	1282
长荣海运公司 (注解 8)	278	138	741	388
大洋网络快递 (注解 4、8)	210	136	466	246
东方海外注 (注解 5、9)	130	106	195	159
阳明海运 (注解 6、8)	300	180	1002	544
以星海运 (注解 7、9)	94	55	141	83

注解 1：法国达飞船务公司称上述燃油附加费为燃油附加费调整费 (BAF03)，运价本规则号 010.4。

注解 2：中远公司登记其规则 010-001。

注解 3：现代船务公司根据其规则 10-02A。

注解 4：大洋网络快递称上述燃油附加费为大洋网络燃油附加费 (OBS)。任何再范围内的燃油调整因素 (BAF) 或油料调整因素 (FAF) 都被视为运价本规则号 102.001 项下的大洋网络燃油附加费 (OBS)，无论是除外或属于这项的燃油附加费。

注解 5：东方海外称称上述燃油附加费为燃油成本回收费 (T-62)。改费用不适合已经征收燃油附加费 (T-52) 和/或低硫燃油附加费和/或低硫燃调整费。燃油附加费从 2022 年 1 月 1 日起生效，直至通知取消。

泛太平洋稳定运价组织西行航线承运人调整了 2022 年 1 月 1 日生效的燃油附加费

注解 6：阳明船务公司称上述燃油附加费为新燃油收费，运价本规则号 10-AH。

注解 7：以星船务称上述燃油附加费为新燃油附加费调整费（NBF），运价本规则号 010-NBF. 服务合同根据船东公布的 BAF 或者 EBS，不适用这个燃油附加费。

注解 8：低硫燃油费除外（LSF 或 LSS）。

注解 9：每月更新。

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。

第二十五卷第十二期出版于 2021 年 12 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 網頁：www.dpiusa.com

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