



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。

美国众议院通过海运改革法 2021

美国众议院在 2021 年 12 月 8 日投票，以 364 票赞成对 60 票反对高票通过 [海运改革法 2021](#)。

由众议院 [约翰·格拉梦迪 \(加州民主党\)](#) 和 [达斯蒂·约翰逊 \(南达科他州共和党\)](#) 在 2021 年 8 月提出的一个 [跨党议案](#)，要求加强 [美国联邦海事委员会](#) 的力量。该法案特别提出了强化联邦海事委员会职能的许多条款规定，以应对货主在新冠疫情中提出的主要两项投诉，即不合理的船公司的滞箱费和码头的滞期费。为了处理这些问题，该法案将为联邦海事委员会提供了更多的权利和手段，启动调查、收集信息，甚至要求在船东和或货主间相互交换信息。

该法案要求联邦海事委员会制定必要规则，防止船东和码头作业者征收不正当和不合理的滞期费和滞箱费。船公司和码头作业者必须证明征收这些费用是符合联邦海事委员会的规定，并负有举证之责，证明向联邦海事委员会投诉的征收的那些滞期费和滞箱费是合理的。

关于出口问题，该法案扩大了联邦海事委员会的授权，推行“互惠贸易”，并禁止船公司不合理地拒绝出口订舱。

该法案也包括联邦海事委员会和船公司的报告制度。联邦海事委员会将每年公布船公司和码头作业者不合规收取滞期费和滞箱费的调查报告，联邦海事委员会也需要每年报告船公司垄断和非互惠贸易对美国海运贸易的影响。

船公司需每季度报告其进口出口的吨位以及挂靠美国港口的船舶载运重箱和空箱的 20 尺标准箱箱量。

除了出口和账单运作之外，该法案还涉及许多其它问题，包括运输互换。关于运输互换，该法案认为，是一个平台、数码，或者船东和发货人的链接，这也必须向联邦海事委员会登记或取得经营执照。

该法案接下来是递交参议院审核。目前是在 [参议院商务科学和运输委员会](#) 接受审核。如果参议院审核批准，将送白宫，由总统签字生效。白宫已经表态 [强烈支持](#)，法案的文本可以在 [congress.gov](#) 网站阅览。

联邦海事委员会发布三项有关投诉程序的政策解释

[联邦海事委员会](#) 在 2021 年 12 月 28 日发布三项政策解释，为发货人和其他人向联邦海事委员会投诉提供程序指南。这一政策陈述的发布是针对贸易社团确认，向联邦海事委员会登记投诉的行为是起抑制作用的壁垒。[联邦海事委员会瑞百克.杰尔](#) 首次在 [事实调查第 29 号](#) 提出这些政策陈述，讨论在新冠疫情下，针对货物运输系统面临的挑战所应采取的对策。

[第 21-13 通告](#)：本释义条款明确规定，任何人，包括货主协会和贸易协会，可以向联邦海事委员会投诉，报告违反 [航运法](#) 的行为。进一步说，投诉人不一定是违法行为的受害者。联邦海事委员会的政策允许个人为防止其它方受到潜在的不法行为的侵害登记投诉。

[第 21-14 号通告](#)：本释义条款规定，向联邦海事委员会登记投诉程序的律师费用如何分担，根据本规定，善意提出投诉单但不成功的一方被要求支付另一方的律师费的"风险很小"。

[第 21-15 号通告](#)：在本条款规定中，联邦海事委员会规定了必要的证据证明投诉者的关系，以及可以启动投诉程序的关系方和可以采取的行动。投诉者的关系方必须显示：哪个船公司从事不合法行为（拒绝分配仓位或者其它不正当不合法的歧视行为），与投诉方有某些方面的关系，因为被投诉方从事受禁止的行为（与其它船公司有合作，启动投诉或者其它同类行为）。

联邦海事委员会启动对万海船运公司可能违反海运法的调查

联邦海事委员会发布了 [21-16 号通告](#)，启动对万海船务公司调查，调查其是否违反海运法第 41102 节 (C) 款规定，没有建立遵守和执行合理规则和操作程序，滥收滞箱费用。

这是联邦海事委员会设立 [船公司审计规划](#) 以来第二次采取调查船公司滥收费的行动，第一次调查是，根据 [21-09 通告](#)，在 [2021 年 11 月](#) 调查赫伯罗特公司类似的违法行为。

万海被指控在 2021 年，在没有指定还箱地址、还箱的堆场不接受集装箱车架，或者在洛杉矶/长滩港无法预约提箱还箱的情况下，向货主收取滞箱费。被收取的货主向万海提供了截图，证明提箱/还箱受到限制，要求万海豁免滞期费，所涉箱量有 21 个集装箱。万海船务公司拒绝了客户的请求，说无法豁免这些费用，因为船公司无法控制码头的预约系统，根据联邦海事委员会的观点，这个拒绝的理由是不公正的，不应该收取滞箱费。

海运法 [第 41102 节 \(c\) 条款](#) 规定：公共承运人、码头作业者或海上运输中间人在收受、操作、储存或运输货物过程中必须建立、遵守和执行公证合理的制度和运作方式。在 2020 年 4 月 28 日，联邦海事委员会发布了 [46 章第 545.5 节](#) 的解释规则，为如何认定滞箱费是否合理提供了指南。

考虑到上述情况，联邦海事委员会已经决定启动司法程序是必要的，开展司法程序来决定，在下述三种情况下，万海公司收取滞箱费行为是否违反海运法和联邦海事委员会的规则。(a) 万海公司没有提供还箱地址；(b) 即使提供了还箱地址，但是集装箱堆场不接受集装箱车架；(c) 无法与码头预约还箱。

联邦海事委员会启动对万海船运公司可能违反海运法的调查

进一步来说，这些征收这些费用已经发生了争议，而且万海船务公司也收到了证据，证明无法在免费期期间预约还箱，万海公司仍然拒绝豁免。一旦事实被确认，联邦海事委员会就会考虑如何处罚、罚款数额，以及是否应该发布禁止令。

大洋网络快递 (ONE) 受到联邦海事委员会违法行为调查

联邦海事委员会发布了 [通告 21-17](#)，已经启动对大洋网络快递正式调查。调查大洋网络和/或大洋网络美国是否违反海运法第 41102 节 (c) 款规定，没有建立、遵守和执行合理规则和操作行为履行提单之规定。大洋网络快递被指控滥用提单规定的货主定义，强加货代连带责任，让其负担费用，儿该货代与该船公司没有合同关系，也没有同意受其提单条款约束。

自从联邦海事委员会 2021 年 10 月发布[征询意见通知 \(NOI \)](#)，征询对船公司提单条款上"货主"定义和船公司如何确定提单合同方为货主范围定义的公众意见以来，这是第一次 采取的行动。有些船公司依据提单"货主"条款对非提单合约方，且不同意受提单约束的第三方收取运费和其它费用。

海运法[第 41102 节 \(c \) 条款](#)规定：公共承运人、码头作业者或海上运输中间人在收受、操作、储存或运输货物过程中必须建立、遵守和执行公证合理的制度和运作方式。

大洋网络快递被指控于 2018 年对巴西至休斯顿的货运签发了两套提单，由于商业纠纷，这批货主直至 2019 年 1 月才提货。产生了许多费用，大洋网络于是启动法律诉讼，对 Greatway Logistics Group, LLC 一个在提单上列为通知方的无船承运人，发起追索，要求其支付费用。

Greatway 公司在在货运中的作用仅限于安排持牌报关行为收货人清关或仅作为通知方。

大洋网络快递公司的提运单条款和条件将"商家"定义为"发货人、收货人、所有人、拥有或有权占有货物或本提单的人、收货人、持有人以及代表任何此类人行事的任何人，包括但不限于 代理、仆人、独立承包商、无船承运人 ("NVOCC") 和货运代理。"

根据联邦海事委员会的观点，大洋网络关于货主的定义不合理，不能要求 Greatway 公司支付相关费用。Greatway 在当时并没有与大洋网络有合同关系，对所述货物没有利益关系，而且也没有同意受提单条款的约束，没有承担支付费用的义务。

联邦海事委员会已经命令启动司法程序来决定大洋网络快递要求 Greatway 公司支付费用的行为是否违反海运法和联邦海事委员会的规则。如果一旦确认大洋网络的行为不合法，联邦海事委员会就会考虑如何罚款、罚款数额，就会发布禁止令。

泛太平洋承运人从 2022 年 1 月起更新阿拉米达通道费用

有些服务于太平洋西行/东行航线的承运人（美国的进口/出口航线）最近在其运价本更新了阿拉米达通道费用。下述表格总结了其费率，这个费用适用于通过洛杉矶/长滩港由铁路运输至内陆的货运。

泛太平洋东行/西行航线 (从/到亚洲到/从美国)			
阿拉米达通道费 (ACC) 每箱美元计			
承运人	每 20 尺标箱	每 40 尺标箱 / 40 尺高箱	每 45 尺标箱
法国达飞船务 (注解 1)	35	65	70
中远公司 (注解 2)	27	53	60
长荣海运 (注解 3)	28	56	63
现代海运 (注解 4)	29	59	65
大洋网络 (注解 5)	31	58	64
东方海外 (注解 6)	25	50	56
阳明海运 (注解 7)	30	61	67

注解 1：法国达飞在运价本更新了阿拉米达通道费用，从 2022 年 1 月 22 日起生效。

注解 2：中远公司的收费与 2020 年登记的收费相同。

注解 3：长荣海运更新的收费是：45 尺箱从 62 美元调高至 63 美元，从 2022 年 1 月 1 日起生效。

注解 4：现代海运在运价本更新了阿拉米达通道费用，从 2022 年 1 月 8 日起生效。

注解 5：大洋网络快递在运价本更新了阿拉米达通道费用，与 2020 年 4 月 1 日生效的收费相同。

注解 6：东方海外登记的收费与 2020 年登记的收费相同。东行航线收费 25/50/65 美元每 20 尺/40 尺/45 尺高箱；西行航线收费 23/46/52 美元每 20 尺/40 尺/45 尺高箱。

注解 7：阳明海运在运价本更新了阿拉米达通道费用，从 2022 年 1 月 5 日起生效。

泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2022 年 1 月 15 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 2022 年 1 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、阳明海运和以星船务。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。1 月 15 日生效的普通运价调整费是 2022 年以来东亚/美国航线第 2 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 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
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：阳明海运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 2022 年 2 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 2022 年 2 月 1 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 1 日生效的普通运价调整费是 2022 年以来东亚/美国航线第 3 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 2 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
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 美元每 40 尺标箱，干货箱 1000 美元每 40 尺标箱。其他箱型照公式计算。

注解 3：现代商船公司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。

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。

第二十六卷第一期出版于 2022 年 1 月 5 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。