



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。

卡伦·格雷戈里被任命为联邦海事委员会管理局局长

随着 [联邦海事委员会](#) 高级行政执行官雯海尔最近荣休，他于 2013 年起获任联邦海事委员会管理局局长，最近联邦海事委员会提议有 [3 个重要岗位变更](#)。经过与其他专员的商讨，联邦海事委员会主席马里奥·卡德罗任命卡伦·格雷戈里为联邦海事委员会 [管理局局长](#)；彼得·金为联邦海事委员会管理局副局长。两人的任期从 2016 年 9 月 1 日生效。他们两人最近的任职是：卡伦·格雷戈里为联邦海事委员会的秘书长，彼得·金为联邦海事委员会执行局局长。随着他们的提升，[秘书处](#) 由秘书长助理雷切尔·迪克森负责管理；[执行局](#) 由副局长布赖恩·特劳埃诺领导管理。

联邦海事委员会延迟批准法国达飞船务公司、中远公司、长荣海运公司及东方海外的同盟协议

联邦海事委员会投票表决，一致同意推迟批准法国达飞船务公司、中远公司、长荣海运公司及东方海外四个船公司的 [联盟协议](#)，要求其补充材料，直至符合联邦海事委员会的要求为止。这一联盟协议在今年 7 月向联邦海事委员会登记，原先希望于 2016 年 8 月 29 日生效。该联盟组织成员先前已经宣布计划在 2017 年 4 月执行其联盟协议。然而，最近韩进船务公司的破产，可能激励了该联盟组织成员提前执行联盟协议。

这 4 个联盟协议组织的成员都是韩进船务公司参加的联盟协议的成员，特别是中远公司和长荣海运公司。新的联盟协议组织成员在联邦海事委员会批准联盟协议前，不能开始共用舱位和进行任何形式的合作。联邦海事委员会需要确认执行该联盟协议不会影响竞争；在运输成本方面不会产生不合理的费用上升；在运输服务方面不会降低服务质量。[美国海运法](#) 41307 章 (b) (1) 对此明确禁止这些情况发生。联邦海事委员会主席马里奥·卡德罗说道，联邦海事委员会将仔细审核并“小心的、克尽职责、大胆的监督这些联盟协议，确保这些船公司间的改变不会对美国进出口商造成伤害。”在 2016 年 8 月 25 日，联邦海事委员会 [专员威廉·多伊尔](#) 指出：“联盟协议组织成员有足够的时间来思考和消化联邦海事委员会提出的问题。”然而，这些都发生在韩进船务公司宣告破产前。

联邦海事委员会执行新调整的民事经济罚款收费标准

在 2016 年 8 月 1 日的 [第 16-13 通告](#) 中，联邦海事委员会宣布，根据 2015 年联邦民事罚款通胀调整法的规定，将执行调高的最高罚款标准。根据新调整的规定，每一个违反海运法或联邦海事委员会规则的违法行为将被罚 11,293 美元，继续违法的每一天或者每一份提单构成一个新的违法行为。如果是“明知和故意”的违反海运法的行为，每一个违法行为的最高罚款数额为 56,467 美元。详细的罚款数额表可登录网站 <http://fmc.gov/16-13/> 在 [联邦公告](#) 中查阅。

东行泛太平洋稳定运价组织调整了附加费，收取旺季附加费，2016 年 10 月 1 日生效

从事于东亚至美国航线的 [泛太平洋稳定运价协议组织](#)，联邦海事委员会登记号为 011223，的有些成员调整了 2016 年 10 月 1 日生效的燃油附加费 (BAF)。该组织建议将内陆燃油附加费标提高为每 40' 箱 158 美元，从日本出运的货运的货币调整附加费提高至 10%。10 月 1 日生效的燃油附加费标准如下：

至美国大西洋沿岸/海湾各港口 * (调高)	至美国太平洋沿岸各港口 * (调高)	经美国太平洋沿岸各港至内陆点 **/ (调高)
684 美元/40' 箱 (↑)	365 美元/40' 箱 (↑)	587 美元/40' 箱 (↑)

有星号标注 (*) 的燃油附加费包括了低硫燃油因素。有双星号标注 (**) 的燃油附加费包括了低硫燃油因素和内陆燃油附加费 (IFS)。其它箱型按一般折算公式计算。上述收费标准一直至 2016 年 12 月 31 日有效。

该组织有些成员已经登记了从 2016 年 10 月 1 日生效的普通运价调整费。美国总统轮船公司、法国达飞船务公司、长荣海运公司、现代商船公司和日本邮船登记了每 40' 集装箱 1000 美元的普通运价调整费。然而，川崎船务公司和东方海外船务公司登记了每 40' 集装箱 800 美元的普通运价调整费。马斯基船务公司则登记了每 40' 集装箱 1500 美元的普通运价调整费。其它箱型按一般折算公式计算。这是该组织亚洲/美国航线今年的第 10 次调整普通运价。

该组织 15 个成员是：美国总统轮船公司、中海集装箱运输公司、法国达飞船务公司、中远公司、长荣海运公司、韩进海运公司、赫伯罗特公司、现代商船公司、川崎船务公司、马斯基船务公司、地中海航运公司、日本邮船船务公司、东方海运、阳明海运和以星船务公司。该组织的网站 www.tsacarriers.org 提供了额外的信息，但每个成员会维持自己的运价本并控制本身的定价权。

西行泛太平洋稳定运价协议组织执行更新了附加费，登记了普通运价调整费

从事于美国至东亚航线出口贸易的 [西行泛太平洋稳定运价协议组织](#)，FMC登记号为 011223 费，的一些成员调整了 2016 年 10 月至 12 月的燃油附加费。此外，有些成员已经登记了普通运价调整费。

有些成员建议了 2016 年 10 月至 12 月的燃油附加费，其中包括了低硫燃油因素。经由美国大西洋/海湾各港的货运的收费标准是：每 20' 干货箱为 563 美元；每 40'/45' 干货箱为 704 美元；每 40'/45' 冷冻箱为 885 美元。经由美国太平洋沿岸各港的货运维持现有的标准：每 20' 干货箱为 318 美元；每 40'/45' 干货箱为 397 美元；每 40'/45' 冷冻箱为 499 美元。2016 年 10 月至 12 月经铁路和内陆铁路/卡车运输的货运的内陆燃油附加费调高至每箱 158 美元，本地/区域性卡车运输的货运调整为每箱 46 美元。现在到 2016 年 12 月 31 日期间，从台湾出运的货运的货币调整附加费维持在 5%，从新加坡出运的货运的货币调整附加费由 17% 调高到 18%。

有些成员登记了干货箱的普通运价附加费，至美国西部/东部/海湾港口的货运，每 40' 箱为 100 美元；至美国内陆点/小路桥和铁路运输的货运，每 40' 箱为 150 美元，该收费从 2016 年 10 月 1 日起生效。其它箱型按一般折算公式计算。详情可查阅网站 <http://www.tsa-westbound.org/>。

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。

第二十卷第九期出版于 2016 年 9 月 6 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 和傳真：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。