



# SIGNALS

*Navigating the Regulatory Seas*

第二十三卷第一期出版于 2019 年 1 月 3 日

美国加利福尼亚州奥克兰市

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。

## 美国联邦海事委员会由于联邦政府的预算僵局而关闭

由于美国联邦政府关门导致 [联邦海事委员会](#) 也于 2018 年 12 月 26 日正式关闭。联邦海事委员会将在联邦政府正式重启开门后恢复正常工作。

除了联邦海事委员会代理主席迈克·科瑞和瑞百科·戴专员，他们是由总统任命，国会批准的官员，其他联邦海事委员会员工都将暂时放假，根据法律规定在关闭期间不得履行任何职务行为。这样联邦海事委员会各部门的工作全部停摆，[不接受任何交易或者运价登记](#)，直到联邦政府重启运作。

联邦海事委员会的关闭并不阻碍承运人和无船承运人更新他们的运价本，因为运价本的维持是由船公司和无船承运人，或者代表他们的登记商进行的。联邦海事委员会的关闭不影响他们的服务合同登记，船公司仍然可以更新服务合约，一旦联邦海事委员会重启，服务合约登记系统的数据库会重新启动，并会接受从签约之日起生效的服务合约。

## 联邦海事委员会计划修改海上运输中间人的经营执照规则

[联邦海事委员会](#) 已经发出修改有关经营执照、担保金要求和海上运输中间人一般责任的管理规则。这些规则汇总在[美国联邦政府规则第 46 章第 515 节](#)。在 2018 年 12 月 12 日，联邦海事委员会发出了[18-11 号通知](#)，提出了修改意见，这些修改适应于无船承运人和货代。根据规则，在美国境内从事海上运输中间人业务必须获得经营执照，即使在美国境外的无船承运人从事美国的海上运输业务也必须向联邦海事委员会登记。大部分的修改涉及行政管理和程序改革，并没有提出新的要求，但是修改后的规则延长了有些规则的时效，并改善和明确了经营执照的更新程序。

其中一项修改是要求无船承运人经营执照的申请人必须在申请批准前向联邦海事委员会递交完整的[FMC-1](#) 表格，该表格就是运价登记表，通知联邦海事委员会其运价登记在哪个网站可查询，[联邦海事委员会服务合同和运价本管理办公室](#)对其运价登记先行审查，目前的做法是经营执照正式是由[联邦海事委员会执照和证书局](#)在无船承运人申请批准之后，并提供了规定的保证金证书之后就签发了。联邦海事委员会的 FMC-1 表格和运价登记是在正式营运前登记就可。然而有些无船承运人并未依法行事，因此新规则要求申请人必须在经营执照申请批准前就登记运价本，这一修改可以确保无船承运人在开始运作前就按照规定及时登记了运价本。

另外的一个修改是关于首次签发海上运输人经营人运输执照与重新更新的期间从三年改为不少于一年不多于四年，这一改变将延长更新证书的最后期限，变成整个日历年。这一改变有利于美国联邦海事委员会更有效、更快的处理经营执照更新申请。修改后的规则也改变了完成证书更新的最后期限。就目前而论，联邦海事委员会的规则要求海上运输中间人必须在更新期限 60 天前完成更新手续。新的规则则允许海上运输中间人在更新日期之日完成更新手续，这就使得海上运输中间人减轻了负担，给他们额外时间去完成执照更新的程序。

任何对联邦海事委员会第 18-11 的通告有意见的可在 2019 年 1 月 18 日前或当日递交给[secretary@fmc.gov](mailto:secretary@fmc.gov)，意见书必须以文档格式或 PDF 文件格式在邮件中以附件形式发送。只有非保密性和大众保密评述意见才用邮件形式递送。

## 联邦海事委员会批准调查滞箱费和滞期费运作行为报告所提出的建议

[联邦海事委员会](#) 于 2018 年 12 月 7 日举行会议投票批准瑞贝卡·戴尔专员领导的调查组向联邦海事委员会递交的 [第 28 号事实调查终结报告](#) 所提出的建议。她的建议也包括成立一个托运人咨询委员会。瑞贝卡·戴尔专员说：“今年三月以来我们所做的一切让我们形成四个设想，我认为这些设想能够改变现状并且是我们最终的理念。我们决不想失去这次难得的机会，把事情办得更好些，更接近理想。我们将立即启动创新小组确保这些措施的实施在商业上是可行的。”

[第 28 号事实调查报告](#) 起源于在 2016 年 12 月公平码头运作协会向联邦海事委员会提交的 [P4-16 请求书](#)。根据这一请求书，他们强烈要求联邦海事委员会启动法律程序，确定一个新的解释海运法的规则，厘定船公司和码头在港口拥挤时或相关情况发生时，收取滞期费/超时费和用箱费是不是“正当和合理的规则与实践。”

在 2018 年 1 月，联邦海事委员会举行了两天的听证会。听证会上发货人、海上运输中间人、船公司、卡车、码头作业者的各自陈述自己的观点。紧接着听证会，联邦海事委员会任命 [贝瑞卡·戴尔专员](#) 挂帅启动了第 28 号事实调查。

事实调查终结报告来源于八个月来对船公司和码头作业者向货主征收的设备和土地使用费的运作，和在卸船后必须在规定时间内由卡车司机提箱的给与免用期的运作的研究。贝瑞卡·戴尔专员挂帅审核了船公司收取的滞箱费和码头收取的滞期费，发现这些费用的收取可以促使货物加快流通，制定收费标准可以改善港口的流通速度。

到目前为止，联邦海事委员会还没有因为 P4-16 请求书和第 28 号事实调查报告而提出修改其规则，然而，联邦海事委员会已经批准在 2019 年启动创新小组针对下述问题提出对策：

- 船公司收取的滞箱费和码头收取的滞期费语言如何透明和标准化；
- 船公司收取的滞箱费和码头收取的滞期费帐单如何简洁明了，并且如何提供争议解决的程序；
- 对于船公司收取的滞箱费和码头收取的滞期费帐单有争议所提出的证据规则指引如何做到明了清晰；
- 如何持续通知有关方货箱已经立待可取，并且；
- 成立联邦海事委员会托运人咨询委员会，为客户提供咨询，也为联邦海事委员会反映海运界出现的问题。

## 泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2019 年 1 月 15 日至 2019 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 2019 年 1 月 15 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、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。1 月 15 日生效的普通运价调整费是 2019 年以来东亚/美国航线第二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 1 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	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。

## 泛太平洋稳定运价组织东行航线承运人登记了 2019 年 1 月 15 日至 2019 年 2 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 2 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 2 月 1 日生效的普通运价调整费是 2019 年以来东亚/美国航线第三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 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。

第二十三卷第一期出版于 2019 年 1 月 3 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](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。