



# 美国海运改革法对美线航 运的深远影响



6 月 16 日，美国总统拜登签字，自 1998 年以来最大规模改革的 OSRA2022（美国海运改革法案 2022）正式生效。

从去年底美国众议院通过草案，到参议院拿出自己的版本，再到这次众议院投票通过参议院的版本，推进速度之快，实属罕见。通常，这样的法案改革至少需要几年的反复讨论。

目前的美国政治环境决定了 OSRA2022 的快速通过。拜登在签署法案的时候是这么说的：“In short, [this law] is going to help begin to lower shipping costs, bring down prices on everything from goods to products that the American families need, that they make to export as well as import, and ensure that American farmers, ranchers, and other exporters are treated fairly.” 简单来说，法案将确保海运成本降低，由此美国消费者必需品的价格也会全面降低，美国农民和出口商会得到公平对待。

这个法案的具体内容是什么？对美国海运进出口究竟有何影响？新法案下，船公司、码头、货代会受到什么影响？这个法案真的可以如支持者所宣称的那样减轻美国居高不下的通胀吗？被委以重任的 FMC（美国联邦海事委员会）又会有什么新工具，扮演什么角色呢？

在正式开始细究法案内容之前，先简单回顾一下法案通过的美国政治经济背景。是什么原因导致拜登总统亲自下场吆喝，严厉指责这些“外国船公司”呢？

2021 年疫情消费引发的亚洲出货潮从去年 5 月份开始，一直延续到今年农历年前，美国基础设施的瓶颈问题被放大，从港口到陆上，美国后端无法处理长时间的高货量增长，总体时效大大增加，运费暴涨，额外费用激增。除了运费，陆运的成本（从仓库到拖车）也明显增多。综合物流成本占货值比例达到新高，最终的结果是卖价增加，消费者明显感到各类商品都在加价。物流成本的激增被普遍认为部分造成目前的美国高通胀。同时，从去年开始，美国农业出口商一直在投诉船公司拒绝接受他们的出口订舱，导致高达几十亿美元的损失。美国农业出口商的政治影响力非常大，他们通过媒体和说客公司传递自己的不满，强烈呼吁国会立法，禁止船公司拒收出口订舱以保护出口商的利益。2022 年是美国中期选举年，高通胀对日常生活的压力自然是选民关心的头等大事。民主党政府为了赢得选票，此时有强烈的政治动机做出消除高通胀的努力，OSRA2022 在此环境下应运而生。

我们先抛开政治因素，分析一下方案的具体内容和对业界的潜在影响。有一点需要指出的是：法案的通过不代表很多改变马上就开始。法案只是法律语言，没法具体执行。真正的实施细则(rulemaking)这个重要工作交给了 FMC（美国联邦海事委员会）。FMC 需要在法案规定的时间内起草和通过细则，这一时间表通常是法案通过的 6 个月到 1 年。

法案不长，才 40 页，是个修改法案，不是全新写一个法案。法案林林总总涉及很多方面，下面是最重要的一些新规定。



1.第一条，也是我认为对美线航运影响最直接的规定：DETENTION AND DEMURRAGE INVOICE INFORMATION（滞柜费和堆存费发票信息的规定）。规定分两部分：INACCURATE INVOICE(不正确的发票)：FMC 经查后判定发票不正确的话，FMC 可以勒令退款或收取罚金。第二部分规定 DET/DEM 发票的内容，除非 FMC 细则另有规定，必须包含以下内容。除了常见的信息外（柜号、卸货港、发票金额等等），规定要求增加很多新内容：柜子可以提取的时间，免费使用期的起止日和天数，DET/DEM 收费的条例和收费标准，客户有异议或想申请减免时可以联系的邮件和电话号码，最后还有两个声明：DET/DEM 收费符合 FMC 的相关规定和船东没有造成相关 DET/DEM 费用的发生。

这个影响实在太大了。美线去年以来 DET/DEM 收费金额巨大，也是很多客户意见很大的地方。目前船东开具的 DET/DEM 发票上没有新规定的信息。先不说这些信息船公司能否以及如何从码头准确获得，信息的收取是个很大的挑战，接下来是码头和船公司系统的调整。这一切都需要时间，不可能隔天就实现。每家船公司和码头用的系统都不一样。SSA 码头的 CEO Ed DeNike 已经表态,为了合规，额外的文书工作只会拖慢码头的效率，造成的延误最终还是消费者买单。这个规定等于把 DET/DEM 收费合法性举证的义务交给了船公司和码头。法律已经生效了，船公司和码头别无选择，必须遵守。在码头和船公司系统还没法更新前，如何执行此规定将是接下来 FMC 面临的第一个难题。法案签署后，很多船公司和码头开始积极研究对策，他们也开始接触 FMC，试图弄清实施细则和时间表。

DET/DEM 相关的还有两条规定, 第一是 ELIMINATION OF CHARGE OBLIGATION (免除收费义务)。任何 DET/DEM 的发票如果不包含上述规定的信息, 将免除被收费的一方支付的义务。翻成大白话: 如果发票没有这些信息, 客户就不用给钱了。这个规定对船公司的压力 and 影响太大了。

在公共承运人 (COMMON CARRIER) 这个大项下, 还有一条叫 “避风港 (SAFE HARBOR)” 的规定: 如果货代 (NVOCC) 把船公司开具的发票顺手转给货主, 而 FMC 判定货代对该费用并不负责, 则船公司需退款或受罚 (If a non-vessel operating common carrier passes through to the relevant shipper an invoice made by the ocean common carrier, and the Commission finds that the non-vessel operating common carrier is not otherwise responsible for the charge, then the ocean common carrier shall be subject to refunds or penalties pursuant to subsection (d)(1).)。虽然只有短短一句话, 影响非常深远。我们设想一下, 因为客户自己迟迟没有还空箱, 超出了免费用箱期, 船公司给货代开滞箱费, 因为船公司的客户是货代, 不是货代的直客。货代作为中间商, 客户自行安排拖车和卸柜, 这个滞箱费并不是货代造成的, 这种情况下难道船公司要取消开给货代的发票吗? 滞箱费已经发生了, 而且没有任何争议, 这个时候船公司如何收取该费用呢? 直接开发票给直客是不现实的, 因为跟船公司发生直接关系的是货代, 不是直客。这条规定可能会产生很多争议的, 我们静待 FMC 的细则解读。

针对 DET/DEM 还有一条细则制定的要求:方案生效后不晚于 45 天内, FMC 必须针对船公司, 码头, 货代违法收取 DET/DEM 的行为开始细则制定, 并不晚于一年内做出最终的规定。

2.不公平, 歧视性方法 (Unfair/discriminatory methods) 的细则制定。这个主要是针对出口客户和小型进口客户投诉船公司不放舱位的不公平和其他歧视性政策。FMC 必须在 60 天内开始, 并在一年内完成细则制定, 写明船公司哪些行为是针对客户的不公平、歧视性行为。这条规定将极大限制船东拒收订舱的权利。视乎 FMC 的细则, 这个规定也许会根本改变船公司和客户合约的签署。单方面限制船公司订舱的选择, 不光会影响运价 (比如美国出口运费几百美元的情况还会持续吗), 还会影响船货双方义务的界定和违约的惩罚。如果船东不允许拒舱, 那么客户没有完成合约量是不是也要受惩罚?

跟上述规定有关的还有一条: RULEMAKING ON UNREASONABLE REFUSAL TO

DEAL OR NEGOTIATE WITH RESPECT TO VESSEL SPACE (关于舱

**预览已结束, 完整报告链接和二维码如下:**

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_43193](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_43193)

