

海商法文库

Compilation of Laws and Regulations of U.S. Maritime Administration

美国航运管理 法律法规汇编



於世成 主编
胡正良 郑丙贵 副主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

Compilation of Laws and Regulations of
U.S. Maritime Administration

美国航运管理 法律法规汇编

於世成 主编

胡正良 郑丙贵 副主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

美国航运管理法律法规汇编/於世成主编. —北京:北京大学出版社,
2008.7

(海商法文库)

ISBN 978-7-301-13703-1

I. 美… II. 於… III. 航运-法规-汇编-美国 IV. D971.222.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 056349 号

书 名: 美国航运管理法律法规汇编

著作责任者: 於世成 主编

责任编辑: 黄蔚华 娜 王业龙

标准书号: ISBN 978-7-301-13703-1/D·2042

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn>

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752027
出版部 62754962

电子邮箱: law@pup.pku.edu.cn

印 刷 者: 北京汇林印务有限公司印刷

经 销 者: 新华书店

650 毫米 × 980 毫米 16 开本 35.75 印张 760 千字

2008 年 7 月第 1 版 2008 年 7 月第 1 次印刷

定 价: 68.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子邮箱: fd@pup.pku.edu.cn

前 言

美国航运管理法律法规是一个非常庞大、复杂的体系。《美国航运管理法律法规汇编》结合 2005 年底完成的交通部资助的重点课题《美国航运政策、法律与发展策略对我国航运法制定影响的研究》，有选择地翻译了美国航运管理的主要法律法规。本《汇编》以美国商船法和航运法为主线。在美国，政府航运促进与监管两种职能的分离与美国商船法与航运法分别立法相对应，前者目前主要体现为《1936 年商船法》，后者是《1998 年航运改革法》。在本《汇编》中，《1920 年商船法》、《1928 年商船法》和《1916 年航运法》中仍然有效的内容也被编入。美国强调航运管理基本法律与实施规章并重，有大量的航运管理实施规章。可以说，商船法和航运法规定的每一项基本制度都有相应的实施规章予以具体化，使其具有可操作性。因此，本《汇编》中编入了大量的美国航运管理实施规章。近年来，美国航运法有了新的发展，主要表现为自“9·11”事件以后在海运安全方面的立法，本《汇编》已将与此相关的内容吸收进来。

根据前述思路，本《汇编》的主要内容包括：(1)《1936 年商船法》及运输部海运管理署的实施规章；(2)《1916 年航运法》、《1998 年航运改革法》及联邦海事委员会的实施规章，但《1916 年航运法》的内容应属于商船法的范畴；(3)《2002 年海运安全法》及海岸警卫队的实施规章；(4)货载保留政策和沿海运输权政策；(5) 2003 年中美海运协定。

编入本《汇编》的美国航运管理法律以美国运输部海运管理署《2006 年海运法汇编》电子版为蓝本，有关法律在《美国法典》中对应条文的编号以 2003 年版《美国法典》为准，本《汇编》不一一列出。

美国航运管理法律法规在条文序号上有许多不同的规定，有的从第 1

条开始编,有的根据所在章进行编号,实施规章一般将其所在部分包括在条文编号中。如《1936年商船法》第501条是该法第5章第1条、运输部海运管理署第280节实施规章名称为“班轮经营人营运差额补贴限制”,第1条的序号为第280.1条,其中280是该规章所在《联邦实施规章法典》某卷下的一个编号(可称为节),1是条文编号。在一个条文中各层次内容的先后排列规则基本上是:条以下是款,款一般用(a)、(b)、(c)等表示;款以下用(1)、(2)、(3)等表示项;在每一项中,用(A)、(B)、(C)等表示目;目以下则用(i)、(ii)、(iii)等表示;再往下则为(I)、(II)、(III)等。

2006年10月,美国公布了公法第109-304号,目的是对原第46卷“航运”及包括附卷在内的法律以及《美国法典》其他与航运相关部分内容予以法典化。《美国法典》新的第46卷包括以下分卷:第一分卷“一般规定”;第二分卷“船舶和船员”;第三分卷“海事责任”;第四分卷“远洋运输管制”;第五分卷“海运商船”;第六分卷“清污、吨税和义务”;第七分卷“其他规定”。新的第46卷对原有条文进行了删除、合并和修改,并对原有条文进行了重新编排。本《汇编》为了体现美国航运法律法规各部分之间内在的逻辑关系,难以将原来的条文编号完全对应地改成新的条文编号,因而仍保留《美国法典》原第46卷的条文编号。

沈豪亨、闫杰、张国宁、周文杰、吕长红、钱俊强、于静、李丹、陈怡、程蕊、王欣、张高悯、徐琼薇、朱健、童玉梅、雕钢、王璠、李黎、王晓燕、王清廉、董春丽、许卓训、滕慧婧、刘柳、程立雪、李勇、郭明明、吴道迅、邢正汉等研究生,不同程度地参与了本书的翻译和校对工作,在此一并表示感谢。

翻译美国航运管理法律法规对提高我国航运管理水平,完善航运立法具有重要的借鉴意义。但是,由于美国航运法律的复杂性和译者翻译水平有限,本《汇编》存在不足之处在所难免,恳请读者批评指正。

於世成

2007年11月于上海海事大学

目 录

第一编 商 船 法

一、《1920 年商船法》	(1)
二、《1928 年商船法》	(13)
三、《1936 年商船法》	(14)
第一章 政策声明	(14)
第二章 海事机构的设立和职能	(15)
第三章 美国海员	(28)
第五章 造船差额补贴	(30)
第六章 船舶营运资助计划	(44)
第七章 私人租船营运	(86)
第八章 合同条款	(90)
第九章 其他规定	(94)
第十一章 联邦船舶融资担保计划	(105)
第十二章 战争风险保险	(127)
第十三章 海事教育与培训	(133)
四、运输部海运管理署实施规章	(145)
(一) 全部实施规章目录	(145)
(二) 实施规章摘译	(148)

第二编 货 载 保 留

一、《1904 年军用物资优先法》	(206)
二、国会第十七号公共决议	(207)
三、《1954 年货载优先法》	(207)

四、《1985 年食品安全法》	(208)
五、阿拉斯加北坡石油出口	(208)
六、对低标准船舶营运的处罚	(210)
七、农产品残余的卸载	(210)

第三编 沿海运输权

一、《琼斯法》—货物运输	(212)
二、旅客运输	(212)
三、沿海贸易运输船舶的要求	(213)
四、波瓦特斯修正案	(213)
五、《波多黎各客船法》	(213)
六、可从事挖泥作业的船舶	(214)
七、在美国港口使用外籍船舶	(215)
八、船舶护航作业与拖带救助	(217)
九、船舶残骸法	(218)
十、处理溢油时使用外国船舶	(218)
十一、运送液化天然气至波多黎各的船舶	(219)
十二、不具有商船或商贸运输地位海运学院的船舶	(219)
十三、其他条款	(219)

第四编 航 运 法

一、《1916 年航运法》	(221)
二、《1998 年航运改革法》	(226)
三、联邦海事委员会实施规章	(246)
(一) 全部实施规章目录	(246)
(二) 实施规章摘译	(247)

第五编 海运安全法

一、《2002 年海上运输安全法》	(411)
第一章 海上运输安全	(411)
第二章 海运政策改进	(435)

第三章	海岸警卫队人员与海上安全	(444)
第四章	综合海事改进措施	(454)
第五章	海岸警卫队的经费拨款	(472)
二、海运安全法实施规章		(473)
第 101 节	海事安全:总则	(473)
第 103 节	海事安全:区域海事安全	(482)
第 104 节	海事安全:船舶	(487)
第 105 节	海事安全:设施	(514)
第 106 节	海事安全:大陆架外设施安全	(539)

第六编 中美海运协定

美利坚合众国政府和中华人民共和国政府海运协定	(560)
------------------------------	-------

第一编 商 船 法

一、《1920 年商船法》^①

第 1 条 立法目的和宗旨(《美国法典》第 46 卷附卷第 861 条) 人所共知,美国为保证国防安全和促进内外贸健康发展,美国应拥有一支装备精良、船舶类型适宜且基本上由美国公民私人所有和营运的商船队,能够承担大部分的贸易运输,并在战时或国家紧急状态下作为海军或军事辅助力量。兹宣布,美国应尽一切所需发展并鼓励维持这样一支商船队,在不违反本法明确规定的情况下,运输部长处置船舶和下文规定的航运财产、制定法规条例以及执行航运法律时均应谨记这一目的,将其视为首要目标,此即本法的立法宗旨。

船舶买卖中用以补贴入级费用的船价折让(《美国法典》第 46 卷附卷第 864a 条)^② 无论《1946 年商船买卖法》第 3 条(d)款最后一段如何规定,运输部长可对船舶买卖中的买方给予船价折让,用以补贴入级费用,折让金额应在船舶入级的竞标价基础上确定。

船舶买卖中确定售价应考虑的因素(《美国法典》第 46 卷附卷第 864b 条)^③ 运输部海运管理署出售船舶时应将压载物和船用设备列入财产清单,并在确定售价时将其价值考虑进去,才能完成船舶买卖。

第 6 条 将船舶出售给外国人(《美国法典》第 46 卷附卷第 865 条)

对于经审慎调查后被认定超出发展和维持美国商船队需要的船舶,运输部长有权以其确定的价格和条件,在不违反第 5 条规定的前提下将其出售给外国人(但价款和利息的全部清偿不得超过船舶买卖合同订立之日起 10 年);只有在运输部长勤勉行事仍

① 依照本法第 37 条规定,本法使用的“美国公民”一词与《1916 年航运法》第 2 条所述含义相同。

② 见 1948 年 6 月 30 日法第 101 条(《美国成文法汇编》第 62 卷第 1199 页)。

③ 见 1949 年 6 月 29 日法第 1 条(《美国成文法汇编》第 63 卷第 349 页)。

然无法按照第 5 条规定的条件将船舶出售给美国公民且已据此决定出售给外国人的情况下,才能将船舶出售给外国人;运输部长应当详尽说明其将船舶出售给外国人的理由,此项说明构成其履历的一部分。延期支付船价应当按照不低于 5.5% 的年利率计算利息,每半年一付。

第 7 条 美国港口间航线的开设和营运;调查和决定;船舶买卖或租赁;船舶买卖或租赁中的国民优先;航线的持续经营;增设航线;收费(《美国法典》第 46 卷附卷第 866 条)

本法制定通过后,运输部长应当根据授权和指示,尽快并保持不定期地就美国本土港口或美国领地、行政区域或属地的港口与国内外市场间应当开设和投入营运的航线进行调查,并确定应当开设和投入营运的航线,此类市场据其判断应当有利于提升、发展、扩充及维持美国的对外贸易、沿海贸易和邮政服务,运输部长应当对营运船舶的种类、船型、船速以及航次频率做出规定,以便提供充足、规律、特定和持久的服务。运输部长有权将本法第 4 条提及的或通过其他方式获得的且符合其条件的船舶出售给同意开设并维持此类航线的可靠的美国公民,如无法以符合要求的条件出售,也可选择出租,买受人或承租人应当接受运输部长认定的为从事并维持该项服务所必需且合理的付款条件和其他条件。对于被认定有必要开设的合理航线,如果未能以符合运输部长要求的条件将船舶出售或出租给美国公民以提供该项服务,运输部长应当决定自行从事该航线的船舶营运,直至业务得到发展,能够以符合要求的条件出售船舶并维持该项服务;或者在一定的合理期间内,该班轮航线显示不能维持服务的可能时,投入此类航线营运的船舶应当优先出售或转让给获得国内相关组织的财务支持或其他形式支持且运输部长确信能够维持该项服务的美国公民,或优先出售或转让给当时正在从事美国港口往世界级贸易港口的运输服务的美国公民,且该世界级贸易港口应当是运输部长认为有必要开通此类服务的港口。本法制定通过时已经开通且正由委员会(译者注:依照本法第 37 条的规定,“委员会”意指美国航运委员会)的船舶维持营运的航线和服务,应当由委员会继续维持营运,直至委员会认为维持该航线和服务已丧失商业利益且违背公共利益。如运输部长依据本法规定认为,根据贸易情况要求政府新设或增设已由美国公民经营的服务项目,则政府提供的此项服务的收费不应低于其成本,成本包括船舶和船用设备的利息以及折旧费在内。

第 8 条 对港口、码头和仓储设施的调查(《美国法典》第 46 卷附卷第 867 条)

为了促进和鼓励与水路运输相关的港口和交通运输设施的发展,运输部长应当与陆军部长合作,履行以下职责:调查港口周边地区,考察铁路、水路和公路等运输方式的经济性以及水路运输的自然流向;调查导致港口拥堵的原因以及解决办法;调查水运码头的具体情况,包括必要的泊位、仓库、设施、设备和器具等,以便针对码头的不同选址做出最为恰当的安排,以最便捷和最经济的方式实现旅客或货物在水路和铁路间的换乘或换装;与有关组织商讨码头选址和码头建设规划;就改善港区、河道和港口等基础设施状况的可行性和益处进行调查;对可能促使和鼓励船舶使用港口以承担港口货运

的其他事项进行调查。如运输部长经调查认为属地表运输委员会归口管辖的铁路承运人实施的费率或规定破坏了本条明示的宗旨,或认为有必要实施新的费率或规定,或有必要新设或增设港口码头设施或铁路承运人有必要采取积极行动以便实现本条宗旨,则运输部长可将其调查结论提交地表运输委员会,要求委员会依据现行法律采取适当行动。

第9条 延期支付船价;船舶保险(《美国法典》第46卷附卷第868条)

依据本法出售船舶时,如采取延期支付船价的方式,运输部长应当同时要求买受人按以下条件对船舶进行投保:(a) 保险范围涵盖因火灾造成的船舶灭失或损坏、海上风险和灾难、战争以及运输部长指明的其他风险,且承保的保险公司、保险协会或保险业务受理人以及保单格式和保险金额均应符合运输部长的要求,或经运输部长认可;(b) 投保保赔险,且承保的保险公司、保险协会或保险业务受理人以及保单格式和保险金额均应符合运输部长的要求或经运输部长认可。本条规定的船舶保险应当以运输部长或相关利益方为受益人。运输部长有权就保险费的支付或担保订立合理的协议。

第10条 创设保险基金以确保美国利益(《美国法典》第46卷附卷第869条)

运输部长可利用保险费以及营运和出售船舶获得的收益创设保险基金,并对基金进行管理,部分或全部承保保单通常涵盖的风险,以确保美国对以下标的法律利益或衡平利益:(1) 建造完工的船舶或正在建造中的船舶;(2) 运输部长占有或支配的厂房或其他财产。美国对以下船舶保有利益,但以其中涉及的政府利益为限:依据本法规定获贷款支持进行建造、维修、改装、改进或装配的船舶;美国拥有抵押权或留置权的船舶;依据船东签订的合同有义务为美国从事某项服务的船舶。

第12条 船舶出售前的维修和营运(《美国法典》第46卷附卷第871条)

船舶可进行维修,并保持适当维修状态,出售前应当由运输部长进行管理和营运,或由运输部长根据本法第1条和第5条阐明的立法宗旨和目的,以其认为有利于推动和维持商船队高效营运的合理条件进行出租。本条使用的“维修”一词包括使用最为先进、高效和经济的内燃机替代原有主机作为船舶的主要推进力。如运输部长在美国境内生产上述主机,并安排美国民营船厂或海军船厂为美国商船进行安装,而安装费用又超出了运输部长用于此项开支的资金数额,则运输部长可视履行此类安装合同义务的需要,利用《1920年商船法》第11条授权设立的造船贷款基金支付本条规定的各项开支,美国财政部应当应运输部长的请求划转资金。运输部长用于此项目的资金总额不得超过25,000,000美元。依照本条规定经过运输部长装备的船舶,自安装完成之日起五年内不得出售,除非船舶售价不低于以下三项之和:安装费用、同时完成的其他维修工作的费用以及按每载重吨不低于10美元的单价计算得出的金额(按维修工作开始前的载重吨计算)。安装完成之日以及船舶载重吨应当由运输部长确定。确定船舶的最低售价时,运输部长可从上述总价中扣除折旧费,折旧费按照安装之日至出售之日每年船舶总价的5%计算。除非运输部长已按照本法规定订立了符合要求的、有约束力的船

舶买卖合同或租期不少于五年的船舶租赁合同或已准备并计划在维修完成后立即将船舶投入营运,否则不得将造船贷款基金用于船舶维修。此类船舶应当依照美国法律办理船舶证书,并在安装完成后不少于五年期间内保证依照美国法律办理船舶证书,且在此期间只能从事非沿海航线的运输。

第 13 条 船舶以外其他财产的出售(《美国法典》第 46 卷附卷第 872 条)

运输部长有权自定条件出售其依据本法第 4 条受让的船舶以外的其他财产。

第 17 条 对码头设备和设施的占有和控制(《美国法典》第 46 卷附卷第 875 条)

总统可在其认为必要时下令将运输部长接管或受让的航运财产转交战争部或海军部占有和控制,并说明此举的理由以及持续时间;总统认为此举无必要时,上述航运财产应当重新由运输部长占有和控制。除法律规定,上述航运财产不得出售。

第 19 条 运输部长和联邦海事委员会制定法规条例的权力(《美国法典》第 46 卷附卷第 876 条)

(a) 运输部长应当根据授权和指示,采取以下措施协助实现本法的立法目的:

(1) 制定必要的法规条例以执行本法规定;

联邦海事委员会应当根据授权和指示,采取以下措施协助实现本法的立法目的:

(2) 在与法律不相抵触的前提下,制定能够影响外贸航运的法规条例,以便调整或解决特定贸易、特定航线或一般贸易运输中出现的不利于外贸航运发展的一般情况或特殊情况,包括多式联运、码头业务、揽货业务、代理服务、海运中介服务以及运输系统的其他业务和服务中因国外法律、法规、条例或因外籍船舶的船东、经营人、代理人或船长采取的竞争性方式、竞争性定价、竞争性行为或其他行为造成的不利于外贸航运发展的情况;

(3) 要求部、委、局或其他政府部门的首脑暂停实施、修改或废止已制定的法规条例,或要求其制定新的能够影响外贸航运的法规条例,但与公共卫生署、领事署和船舶检验署有关的法规条例除外。

(b) 非经提交委员会批准并最终获委员会或总统批准,部、委、局或其他政府部门不得制定影响外贸航运的法规条例,但影响公共卫生署、领事署和船舶检验署的有关法规条例除外。

(c) 如部、委、局或其他政府部门首脑拒绝按委员会依照本条第(a)款第(3)项规定提出的要求暂停实施、修改或废止已制定的法规条例,或拒绝制定新的法规条例,或对委员会依照本条第(b)款规定做出的有关批准法规条例的决定表示异议,委员会或部、委、局或其他政府部门首脑可将争议事实提交总统,总统有权制定、暂停实施、修改或废止相关的法规条例。

(d) 制定的法规或条例不得以任何方式给予美国国有船舶优于美国其他船舶的区别对待,此处“美国其他船舶”指的是依照美国法律办理船舶证书且由美国公民所有的船舶。

(e) 联邦海事委员会可自行发起动议或应请求依照本条第(a)款第(2)项规定制定

法规或条例。包括公共承运人、不定期船经营人、散货船经营人、托运人、托运人协会、海运中介人、海运码头经营人或美国政府机构在内的任何人均可依照本条第(a)款第(2)项的规定提出立法请求。

(f) 为实现本条第(a)款第(2)项的目的:

(1) 联邦海事委员会有权下令要求任何人(包括公共承运人、不定期船经营人、散货船经营人、托运人、托运人协会、海运中介人、海运码头经营人或前述各项的高级职员、收货人、受托人、承租人、代理人或普通雇员)提交其认为必要或正当的报告、问卷答复、文件材料或其他信息;

(2) 联邦海事委员会有权要求提交经宣誓属实的报告或问卷答复;

(3) 联邦海事委员会有权规定提交报告和问卷答复的格式和时限;

(4) 未能依照本款规定提交报告、问卷答复、文件材料或其他信息的,应当向美国政府承担未提交信息期间每天不超过5,000美元^①的民事处罚责任。

(g) 在执行本条第(a)款第(2)项的过程中:

(1) 联邦海事委员会可允许一方采用宣誓作证、书面质询以及符合美国地区法院民事诉讼规则的发现程序;

(2) 联邦海事委员会可传唤证人到场作证并出示账目、公文、文件和其他证据;

(3) 在拨款法规定的资金额度内,证人有权获得与在美国法院作证同等的酬金和旅费,除非法律明令禁止;

(4) 未能依照本款第(2)项规定提供信息的,联邦海事委员会可采取以下措施:
(A) 经告知程序并提供听证机会后,中止公共承运人的运价本和服务合同,或中止公会承运人使用公会运价本和服务合同的权利,或(B) 按照未提供信息期间每天不超过5000美元的标准确定民事罚款额;

(5) 违反联邦海事委员会的命令或未能遵照传票行事的,联邦海事委员会可请求对当事方有管辖权的美国地区法院强制执行,如法院经听讯后裁定联邦海事委员会下达的命令实体合法、程序正当,法院应当发出强制令或通过其他程序强制执行该命令。

(h) 无论其他法律如何规定,联邦海事委员会有权拒绝向公众公开当事方依照本条规定提供的答复或其他信息。

(i) 如联邦海事委员会发现存在本条第(a)款第(2)项规定的不利于航运发展的情况,可采取以下措施:

(1) 限制出发到美国港口的航次或限制承运货量、货种;

(2) 全部或部分中止到发美国港口的运价本和服务合同,包括公共承运人使用公会运价本和服务合同的权利,中止期限由联邦海事委员会规定;

(3) 全部或部分中止公共承运人依照联邦海事委员会的备案协议享有的营运权;

^① 依据经修订的《1990年联邦民事处罚通胀调整法》,这一金额可能已有变更。

包括码头优惠待遇协议、码头优惠租赁协议、舱位租赁协议或与其他公共承运人签订的货源共享或收益共享协议；

(4) 征收费用,每航次不超过 1,000,000 美元；

(5) 采取联邦海事委员会认为必要且正当的其他行动,以调整或解决不利于美国外贸航运发展的情况。

(j) 应联邦海事委员会的要求：

(1) 对于联邦海事委员会依照本条第(a)款第(2)项规定颁布的法规或条例中所指明国家的船舶,美国目的港或目的地的海关收税员应当拒绝按《美国修正法汇编》第 4197 条(《美国法典》第 46 卷附卷第 91 条)的规定予以清关,并应当向其收取联邦海事委员会依照本条第(i)款第(4)项规定征收的费用；

(2) 对于联邦海事委员会依照本条第(a)款第(2)项规定颁布的法规或条例中所指明国家的船舶,海岸警卫队所属部门的部长应当拒绝其为海运贸易的目的进入美国港口、口岸或可航水域,或在其暂时停靠(准备驶离前往美国另一港口或口岸)的美国港口或口岸将其扣留。

(k) 依照本条第(g)款第(4)项或第(i)款第(2)项规定运价本或服务合同被中止后,或依照上述条款的规定公共承运人使用另一运价本或服务合同的权利被中止后,公共承运人仍然凭以承揽货物运输的,将被处以凭中止的运价本或服务合同营运期间每天不超过 50000 美元^①的民事处罚。

(l) 联邦海事委员会依照本条规定采取行动前,可与其他有关政府部门进行磋商,或寻求其他部门的合作,或向其他部门提出建议。

第 21 条 岛屿领地和属地适用沿海运输法的相关规定(《美国法典》第 46 卷附卷第 877 条)^②

自 1922 年 2 月 1 日开始,美国沿海运输法的适用范围扩展至美国岛屿领地和属地,在此之前运输部长应当依照指示,以合理的进度建立完善的船舶运输服务体系,以满足前述岛屿贸易活动和旅客出行的需要,并维持和经营此项服务,直至由私人资本和企业以符合要求的条件接管、经营并加以维持。如果到 1922 年 2 月 1 日仍然未能建立完善的船舶运输服务体系,总统应当给予必要的宽限期。国会批准将菲律宾群岛船舶登记注册为美国船舶之前,菲律宾群岛政府应当不定期地制定并执行有关菲律宾群岛港口或口岸之间货物和旅客运输方面的条例。经过对当地实际需要和情况的全面调查,美

① 依据经修订的《1990 年联邦民事处罚通胀调整法》,这一金额可能已有变更。

② 1934 年 6 月 14 日法(《美国成文法汇编》第 48 卷第 963 页)仍然将美属萨摩亚排除在沿海运输法的适用范围之外,具体规定如下：“《美国法典》(2003)第 48 卷第 1664 条 不适用美国沿海运输法的情况：美国法律中有关美国港口间的旅客和货物运输仅限于美国船舶参与经营的规定,不适用美属萨摩亚群岛内部或美属萨摩亚群岛与美国辖区其他港口间的贸易运输。”但 1983 年 8 月 26 日批准通过的公法第 98-89 号第 1 条(《美国成文法汇编》第 97 卷第 500 页、第 586 页)规定：“(b)《美国法典》第 46 卷第 12105(b)条规定,已在美国登记注册的船舶可从事外贸运输,或从事美国本土与关岛、美属萨摩亚、威克岛、中途岛或金曼礁之间的贸易运输。”

国总统发表声明宣布已建立完善的航运服务体系并确定本条前述规定对菲律宾群岛的实施日期之后,本条前述规定才开始对菲律宾群岛生效。美国总统发表声明宣布沿海运输法的适用范围扩展至维京群岛并确定具体实施日期之后,美国沿海运输法的适用范围才扩展至维京群岛。

第 27 条 《琼斯法》——在国外建造或改装并依照外国法律办理船舶文件的船舶从事美国口岸之间的货物运输;海上危险废弃物的焚烧(《美国法典》第 46 卷附卷第 883 条)^①

除在美国建造并依照美国法律办理船舶证书且由美国公民所有的船舶^②或依照本法第 18 条或第 22 条规定享有沿海运输权的船舶外,其他船舶不得在美国(包括沿海运输法涵盖的美国行政区域、领地和属地)口岸之间采用水运或水陆联运的方式直接或经外国港口或作为全程运输的一部分从事货物(包括美国政府、州(依照《美国法典》第 46 卷第 2101 条的定义)或州下辖地区所有的货物)运输,违者将没收承运货物(或处以相当于承运货物价值的罚款,货值由财政部长确定,或处以相当于实际运输费用的罚款,以高者为准,并由发货人、卖方、货主、进口商、收货人、代理人或负责安排运输或引起此项货物运输发生的其他人偿付罚款)。因在美国建造或依照美国法律办理船舶证书而取得沿海运输权的 200 总吨以上(依照《美国法典》第 46 卷第 143 章的规定测算)的船舶,全部或部分出售给外国人或入外国籍之后不得再取得沿海运输权。因在美国建造或依照美国法律办理船舶证书而取得沿海运输权的船舶,改装之后不得再享有沿海运输权,除非改装的全过程(包括船壳主要构件或船舶上层建筑的建造)在美国、美国领地(不包括托管领地)或美国属地完成。本条规定不适用于美国本土(包括阿拉斯加)口岸之间跨经加拿大铁路线及其水运设施或其他水运设施的货物运输,但此运输路线应当经地表运输委员会认可,且运价本应当在地表运输委员会备案。阿拉斯加铁路竣工后,运输部长认为运输设施足以供美国公民正常从事运输活动时,本条规定才开始对育空河生效。往返于五大湖固定码头的火车轮渡作为铁路全程运输的一部分运输列车或机动车辆时,列车货物运输或机动车辆(无论是否带拖车)不适用本条规定,但应满足以下前提条件:第一,该火车轮渡归水路公共承运人所有,并获得地表运输委员会的批准作为铁路全程运输的一部分;第二,1920 年 6 月 5 日之前,该水路公共承运人的资产或其前身资产归铁路公共承运人所有或由其支配;第三,经地表运输委员会批准,拥有该火车轮渡的公共承运人的资产目前归铁路公共承运人所有或由其支配;第四,该火车轮渡在美国建造并依照美国法律办理船舶文件。在符合财政部长以条例形式规定的条件的前提下,如财政部长依据其获得的资料和国务卿提供的资料认定外籍运输船舶的船籍国政府给予美国船舶以互惠待遇,则本条规定不适用于无资格从事沿海运输的美国船舶或外籍船舶承运以下设备的情况:(a) 空载货车、空载吊斗车以及空载运输罐;(b) 货

① 《琼斯法》是关于美国沿海运输权的法律之一,详见有关“沿海运输权”的内容。根据美国海关署的解释,“货物”依照《美国法典》第 19 卷第 1401 条的定义意指“商品、货品和各种动产”。

② 见《美国法典》第 46 卷第 12106 条“沿海运输的批准”。

车、吊斗车或运输罐的配套设备;(c) 专为装运于船上而设计的空载驳船及其配套设备(推进设备除外);(d) 根据《1930 年关税法》第 322(a) 条的规定,被财政部长豁免适用海关法的空载运输设备,但(a)款至(d)款所述各项应当归运输船舶的船东或经营人所有,或由其租赁,且运输此类设备的目的是完成国际贸易货物的运输;(e) 装卸设备和材料,但该设备和材料应当归运输船舶的船东或经营人所有,或由其租赁,或归负责运输船舶装卸工作的装卸公司所有,或由其租赁,且为免费运输,目的是完成国际贸易货物的运输。在符合财政部长以条例形式规定的条件的前提下,如财政部长依据国务卿提供的资料认定运输船舶的船籍国政府给予美国船舶以互惠待遇,财政部长可对美国外贸活动中美国口岸之间的运输货物(沿海运输法涵盖的美国本土与美国不连续领土、行政区域、领地和属地之间的运输货物除外)从一非自推进驳船换装至同一船东或经营人所有或租赁的另一非自推进驳船的情况中止适用本条规定,无论换装前后的驳船是否为外国籍或是否有资格从事沿海运输,但该驳船应当由船东或经营人书面证明专为装运于船上而设计,且在外贸运输中经常性地装运于船上。无论本条其他规定如何,依照美国法律办理船舶文件且由美国公民所有的船舶,1984 年 4 月 1 日之前可在沿海运输法涵盖的美国口岸之间运输装载于货车、吊斗车和运输罐内的货物,在该货物发自国外或发往国外时,实现同一经营人名下依照美国法律办理船舶文件且由美国公民所有的船舶之间的自由换装;但该例外规定(1) 仅适用于同一经营人在该例外规定制定通过前(1979 年 11 月 16 日制定通过)自有、租赁或建造的船舶,(2) 不适用于美国连续领土的口岸之间以及夏威夷、阿拉斯加、波多黎各州、美国领地和属地口岸之间的运输。本条规定下,1983 年 12 月 31 日之后,或适于焚烧废弃物的船舶建造完成并办理船舶证书成为美国船舶之后,为在海上焚烧废弃物的目的始自美国口岸运输危险废弃物(依照《1976 年资源保护和回收法》第 1004(5) 条(《美国法典》第 42 卷第 6903(5) 条)的定义),应当视为美国口岸之间的水路货物运输。但此规定不适用于美国公民全资公司的外籍远洋焚烧船或 1982 年 5 月 1 日前美国公民全资公司建造中的外籍远洋焚烧船运输该废弃物的情况;此处使用的“美国公民”一词意指《1916 年航运法》第 2(a) 条和第 2(b) 条(《美国法典》第 46 卷第 802(a) 条和第 802(b) 条)规定的公司。外籍焚烧船上的焚烧设备应当符合美国海岸警卫队 and 环境保护署的现行标准。除船旗国实施的检验外,外籍焚烧船还应当接受美国海岸警卫队的检验,包括干坞检验以及焚烧罐和无用场所的内部检验等美国船舶按要求应当实施的检验。检验通过的应当由运输部长做出书面证明。对外籍焚烧船的检验可同船旗国要求实施的检验同时进行,或在首次签发或下次换发《国际海上人命安全公约》的安全建造证书后 1 年内进行。检验过程中,海岸警卫队应当参考原船籍国证书,以此为基础对船壳和上层建筑的现状进行评估。海岸警卫队准许外籍焚烧船使用与美国船舶不同的装置、材料、器具、仪器或设备,但海岸警卫队应当确信此装置、材料、器具、仪器或设备的效用至少能够达到对美国船舶使用的同类器材的要求。本条规定下,依照美国法律办理船舶证书的渔业加工船上用于加工

或处理船上渔业产品的必需品应当视为船舶设备而非货物。本条规定下,“货物”一词包括无价值的物品。对于美国境内口岸或地点或1983年3月10日总统令规定的专属经济区内位于公海的口岸或地点,往美国境内另一口岸或地点或前述专属经济区内位于公海的另一口岸或地点的无价值物品或疏浚物(无论是否具有商业价值)的运输,本条规定同样适用。如运输部长通过相关程序确定没有合适的沿海运输船舶能够运输并在必要时安放或安装海上平台导管架,可将非沿海运输的下水驳船在美国境内两个口岸(《边缘大陆架法》第4条(a)款(《美国法典》第43卷第1333条(a)款)定义的设备或其他装置位于其中一个口岸)之间从事的海上平台导管架运输排除在本条规制范围之外,但该驳船应当建造于2000年12月31日之前且施工载荷在12000长吨以上(含12000长吨);运输部长应当遵循合理设计的程序执行该项例外规定,确保及时反馈信息以便尽可能地使用沿海运输船舶,具体流程如下:(1)船东或经营人可申请使用非沿海运输的下水驳船运输海上平台导管架,申请中应当包含工程细节和施工进度要求等相关信息,收到申请后,运输部长应当立即在联邦公报上发布公告,对该工程和涉及的海上平台导管架进行说明,通知有关方索取必要的相关信息评定该海上平台导管架的运输要求,并要求公告发布之日后30天内提交有关能够从事该项运输的沿海运输船舶的信息;(2)如(A)30天内没有人向运输部长提交信息,或(B)沿海运输船舶的船东或经营人向运输部长提交信息,声称其能够提供合适的沿海运输船舶从事该项运输,但运输部长在公告首次发布之日的90天内裁定该沿海运输船舶并不适于从事该项运输或无法通过合理手段获得该沿海运输船舶从事该项运输,此时才能视为没有沿海运输船舶能够运输并在必要时安放或安装该海上平台导管架;此处的“沿海运输船舶”指的是依照《美国法典》第46卷第12106条的规定获得沿海运输许可证的船舶,“海上平台导管架”指的是由从事近海油气勘探、开发或生产的各种构造物或其部件组成的独立体,包括平台导管架、张力腿平台或单柱式平台的上层建筑(包括甲板、钻井及其辅助设施以及支撑结构)、平台主体(包括垂直腿柱和铰接趸船或垂直圆柱)、平台导管架的塔柱和基座、导管架和甲板模块(即“平台上体”)①。

① 2004年8月9日批准通过的公法第108-293号(即《2004年海岸警卫队和海上运输法》)第417条(《美国成文法汇编》第118卷第1048页),以该项但书取代了1988年6月7日批准通过的公法第100-329号第1条第(a)款(《美国成文法汇编》第102卷第588页)中原有的第十三项但书(译者注:有关运输海上平台导管架的例外规定是《1920年商船法》第27条的第十三项但书)。公法第100-329号第1条第(b)款的规定如下:

“(b)(1)为解释本条(a)款针对《1920年商船法》第27条作出的关于下水驳船运输海上平台导管架的但书规定,运输部长应当制作、保存并定期更新有资格从事沿海运输且施工载荷小于12000长吨的下水驳船清单。清单上列明的驳船均须标注船名、施工载荷、船长、船宽、型深和其他特征。清单还应当标明下水驳船信息联络人的姓名和住址。未列于清单上的下水驳船即被视为非运输部长在《1920年商船法》第27条的但书范围内确认的施工载荷小于12000长吨的下水驳船。”