

货代信息速递



大连国际货运代理协会

2017年 第11期



协会动态

大连国际货运代理协会第四届一次会员大会成功召开..... 1

热点聚焦

前三季度船公司营收榜单出炉, 猜猜哪家最赚钱, 哪家亏最多? 3

发改委调查发现部分港口涉嫌垄断, 全国沿海港口大整改开始..... 7

APL: 12月1日起在亚欧地区实行调整后的基本海运费 (FAK) 10

货代资讯

货代必知! 常见法律风险及防范措施..... 12

10月全球船公司准班率排行榜..... 13

深圳货柜事故后多家船公司发布危险品申报新规! 瞒报错报将面临巨额罚款!. 14

政策法规

海关总署公告关于调整水空运进出境运输工具、舱单监管相关事项的公告.... 19

关于调整《出入境检验检疫机构实施检验检疫的进出境商品目录》的公告.... 21

目

录



协会动态

大连国际货运代理协会第四届一次会员大会成功召开



大连国际货运代理协会第四届一次会员大会于11月22日下午在锦联国际大厦会议室成功召开，会议由协会秘书长马军主持。

首先大会审议并通过2016-2017年工作报告和2016年度财务报告。会议表决通过大连国际货运代理协会第四届监事会制度。大连康宁物流有限公司、华扬国际物流（大连）有限公司，大连国际货运有限公司成功当选大连国际货运代理协会第四届监事会单位。大连康宁物流有限公司董事长赵淑春当选第四届监事会监事长。锦程国际物流集团股份有限公司、大连忠进国际货运有限公司等10家企业荣获2016年度大连国际货代物流10强荣誉称号，协会会长宋学鑫为获奖单位颁发荣誉牌匾。

会议最后协会会长宋学鑫做总结发言。宋会长首先感谢全体会员单位对协会发展的大力支持。他表示协会未来要密切联系会员单位，加强同行业企业之间的沟通；积极与海关，国税等有关政府部门接洽，将政府相关政策信息及时传递给



企业；协会要加深与各地货代物流协会交流，推动大连货代企业走出去，学习先进的业态模式和管理方式，共同促进大连国际货代行业的健康发展；协会要继续加强业务技能、行业热点问题、政策解读等方面的专项培训活动，进一步提升大连国际货运代理行业整体水平。

附 2016 年度大连货代物流十强名单：

1. 锦程国际物流集团股份有限公司
2. 大连忠进国际货运有限公司
3. 大连德力国际运输有限公司
4. 大连宇航国际运输代理有限责任公司
5. 大连京大国际货运代理有限公司
6. 华扬国际物流（大连）有限公司
7. 大连康宁物流有限公司
8. 大连中外运物流有限公司
9. 大连国际集装箱服务有限公司
10. 大连通达货运有限公司





热点聚焦

前三季度船公司营收榜单出炉

猜猜哪家最赚钱，哪家亏最多？

来源：搜航网

（注：本文图片来自于网络）

截止目前，已有 14 家船公司公布了其第三季度的财报。

财报数据显示，14 家公布财报的船公司中，仅有 2 家在第三季度录得亏损。

这两家船公司分别是韩国的现代商船 HMM 和森罗商船 SM Line。

但综合各家船公司前三个季度数据，共有三家船公司录得亏损。

这三家船公司分别是现代商船、森罗商船和阳明海运。

2017 年前三季度：

最赚钱的船公司为马士基航运，其净利润为 4.84 亿美元；

亏损最多的船公司是现代商船，其净亏损为 2.92 亿美元。



2017年前三季度船公司营收对比	
船公司	利润（万美元）
马士基航运	48400
中远海控	41500
长荣	22780
万海	8279
美森轮船	6500
东方海外	5360*
以星航运	5130
赫伯罗特	770
阳明海运	-270
森罗商船	-1650
现代商船	-29200
川崎汽船（前二季度）	11600
商船三井（前二季度）	11000
日本邮船（前二季度）	5536
<p>（注：日本的财年（financial year）不是从我们通常说的一月份开始，是从当年的4月1号到次年的3月31号，所以目前日本船公司第三季度财报没有出来）</p> <p>东方海外仅公布上半年利润，第三季度营收数据</p> <p>森罗商船于2017年3月正式运营</p>	

第三季度，韩国两家船企现代商船 HMM 和森罗商船 SM Line 均录得亏损。

2017 年第三季度，现代商船营收虽对比前几个季度已经有所增加但仍然录得亏损，第三季度现代商船达到 603 亿韩元（5390 万美元），2016 年同期为 2971 亿韩元。

2017 年前三季度，现代商船共录得亏损 2.92 亿美元。



韩进破产后，购买韩进亚美航线资产成立的 SM Line，正在不断的扩张中。

日前,SM Line 公布了其 2017 年第三季度的财报,数据显示第三季度 SM Line 息税前利润为-1100 万美元,是上个季度亏损的两倍,其第二季度亏损 550 万美元。

尽管如此,SM 公司仍在继续扩张,尤其是在中东和亚洲内部的交易中,据说将目光瞄准了从明年第二季度到美国东海岸的新亚洲航线。

但尽管业绩不太理想,SM Line 仍在进行进一步的扩张。

2017 年第三季度,SM Line 货运量从 97000Teu 增长至 142000Teu。

2016 年 12 月 15 日成立,2017 年 3 月份正式开始运营的 SM Line 目前已成为全球第 27 大集装箱运输公司,运力为 57852Teu,拥有 23 艘集装箱船,预计到今年年底其船舶数量将到达 30 艘。

公司名称	SM商船(株)
成立日	2016年 12月 15日
业务范围	集装箱运输, 码头等
公司资本	570 亿韩元 (2017年 9月 为准)
经营船队	约 760 多人 (2017年 9月 为准)
经营船队	集装箱船 23艘 (2017年 现在) 集装箱船 30艘 (2017 年末)  搜航网



Rank	Operator	Teu
1	APM-Maersk	3,580,021
2	Mediterranean Shg Co	3,127,097
3	CMA CGM Group	2,460,104
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,820,971
5	Hapag-Lloyd	1,513,477
6	Evergreen Line	1,058,378
7	OOCL	685,423
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	586,788
9	MOL	574,083
10	Hamburg Süd Group	560,356
11	NYK Line	543,755
12	PIL (Pacific Int. Line)	387,103
13	Zim	363,826
14	Hyundai M.M.	363,707
15	K Line	345,974
16	Wan Hai Lines	229,978
17	X-Press Feeders Group	150,164
18	KMTC	124,704
19	SITC	108,031
20	Antong Holdings (QASC)	107,138
21	Zhonggu Logistics Corp.	99,081
22	IRISL Group	96,383
23	TS Lines	77,446
24	Arkas Line / EMES	76,152
25	Sinotrans	67,663
26	Simatech	65,053
27	SM Line Corp.	57,852
28	Salam Pasific	52,273
29	RCL (Regional Container L.)	49,291
30	Heung-A Shipping	48,524

数据来源:SM Line

此外，2017 年前三季度，马士基、中远、长荣分别以 4.84 亿美元、4.15 亿



美元、2.27 亿美元的净利润位列 14 家公布财报的船公司前三。

因为运价上涨市场回暖等原因以星航运在第三季度录得 3620 万美元的盈利，前三季度以星航运的净利润为 5130 万美元。

第三季度以星航运货运量同比增长 10.6%，达到 68.8 万 Teu，总收入达 8.167 亿美元，比去年同期的 6.439 亿美元增长 26.8%。

除此之外，由于市场运价上涨，第三季度以星航运平均每集装箱运费为 1058 美元，比去年同期的 887 美元提高了 19.2%。

发改委调查发现部分港口涉嫌垄断

全国沿海港口大整改开始

来源：中华航运网

11 月 15 日，国家发改委发布消息指出，在对上海港、天津港涉嫌垄断行为调查的基础上，国家发改委会同交通运输部、中国港口协会于 9 月 22 日联合召开会议，要求全国沿海 39 个港口都要对照此次反垄断调查发现的问题，进行自查自纠和切实整改，要求港口企业充分认识公平竞争的重要意义，推动港口生产经营降本增效，更好服务实体经济发展。

其中，19 个规模以上港口的整改方案报国家发展改革委审核。从目前有关港口上报的自查自纠情况看，多数港口认识深刻，进行了全面自查，并制定了切实可行的整改措施。

据了解，本次整改源于从今年 4 月中旬起的举报，国家发改委依法对上海港和天津港开展了反垄断调查。

此次调查发现部分港口企业存在涉嫌违反《反垄断法》的问题主要包括：限定船公司使用本港下属企业提供的拖轮、理货、船代等服务；对不可竞争的本地外贸集装箱装卸业务，收取远高于竞争性国际中转集装箱的装卸作业费；向交易



对象附加强制拆箱理货、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件。这些行为排除和限制了相关市场竞争,影响了公平竞争的营商环境,导致相关服务价格高企,增加了实体经济运行成本。

多数港口企业对此次反垄断调查工作高度重视,认真制定了整改方案。

上海港、天津港、宁波舟山港、青岛港等主要港口对有关问题进行了全面规范,大幅调降了外贸集装箱装卸作业费水平;唐山港、黄骅港、威海港、日照港、连云港港、北部湾港等港口也对自查出的有关问题,制定了整改措施。这些措施主要包括:

一是全面开放拖轮、理货和船代市场。港口要充分尊重船公司及其船舶代理选择拖轮公司的自主权,为拖轮公司公平竞争创造条件。废止关于划分理货市场的备忘录或者约定,不限制任何理货公司在港口开展业务,由船公司自主选择理货公司。在船代方面,港口也将畅通渠道,允许并鼓励船公司通过其下属公司之外的渠道,报送船舶信息。

二是合理调降外贸进出口集装箱装卸费。上海港、天津港、宁波舟山港和青岛港将从 2018 年起下调外贸进出口集装箱装卸费用,下调幅度在 10—20%左右,每年可降低进出口物流成本约 35 亿元。以 20 尺重箱为例,上海港将从现有的 595.5 元/箱降至 480 元/箱,下调幅度为 19.4%;天津港将从现有的 530.3 元/箱降至 470.3 元/箱,下调幅度为 11.3%;宁波舟山港将从现有的 620.53 元/箱降至 490 元/箱,下调幅度为 21%;青岛港将从现有的 575 元/箱降至 480 元/箱,下调幅度为 16.5%。

三是立即废止和清理有关不合理交易条件。港口将停止将拆箱理货作为船公司提箱前置条件的做法,由货主自行决定是否进行拆箱理货,并终止要求船公司承诺不开展竞争业务,以及优先选用本港下属企业服务的合同条款。同时,终止要求船公司将本港作为中转港、对本港运价不得高于其他港口的合同条款,促进港口之间的公平竞争。

下一步,国家发展改革委将督促有关港口,切实落实整改措施,恢复公平竞争的市场秩序,使港口能够更好地服务于实体经济发展。同时,也将继续加强执法监督,对部分港口的自查自纠情况进行调查核实,确保全行业生产经营行为得



到全面改善。同时，也欢迎有关方面通过 12358 价格监管平台等方式，及时向我们反映港口生产经营中存在涉嫌违反《反垄断法》的问题，维护自身的合法权益。

国家发展改革委将会同有关部门，继续加强执法监督，督促全国沿海港口企业严格按照《反垄断法》要求，规范自身生产经营行为，切实保护公平竞争的市场环境，适应对外开放和经济发展的需要。也欢迎有关方面加强社会监督，及时通过 12358 价格监管平台等方式，反映和举报港口企业生产经营中存在涉嫌违反《反垄断法》的问题，维护自身的合法权益。

背景资料：

港口本次涉嫌垄断行为有哪些？

第一，要求船公司使用本港下属企业提供的拖轮、理货、船代等服务。拖轮、理货和船代是船舶在港口进行停靠和装卸作业时所需要的一些辅助性业务，市场本来是放开的。但调查中发现，港口通过签署格式合同、不开放信息端口、为不同公司划分市场等方式，限定或者变相限定船公司只能接受港口下属企业提供的服务。

例如，在拖轮方面，有的港口与船公司签署合同中设置由港口下属企业提供服务的格式条款；有的港口在船舶信息申报系统中，根本没有设置拖轮公司选项，实质上剥夺了船公司对于拖轮公司的自由选择权。在理货方面，有的港口不允许非下属企业进入港口开展业务，有的则直接为理货公司划分了市场。在船代方面，有的港口在内贸、中转等领域，不开放信息端口，使得船公司只能选择港口下属企业。这些做法完全排除了港口内相关服务市场的竞争，涉嫌构成限定交易行为，导致相关服务价格高企，不合理增加了实体经济运行成本。

第二，对不可竞争的本地外贸集装箱业务，收取远高于竞争性国际中转集装箱的装卸作业费。总体来看，在港口运输的外贸集装箱分为两类：一种是以港口为出发地或者目的地的，可称之为本地集装箱；还有一种是在港口中转，换船运输至其他港口的，可称之为国际中转集装箱。对港口而言，这两类集装箱在成本和面临的竞争条件方面，均存在显著差异。从成本来看，国际中转集装箱由于装卸次数更多，成本相对高；本地集装箱的成本则相对较低。因此，在政府定价时期，国际中转集装箱的装卸费用定价高。但从面临的竞争条件来看，本地集装箱



受运输距离限制，货主难以选择其他港口运输，港口面临的竞争约束很小；对国际中转集装箱则不需考虑港口与货物最终目的地之间的距离，在不同港口中转差别不大，港口面临的竞争环境非常激烈，甚至还面临周边其他国家港口的竞争。

调查显示，由于竞争环境和压力不同，很多沿海港口在两种集装箱装卸费用上，采取了不同的定价策略。国际中转集装箱虽然装卸成本高，但由于竞争较为激烈，很多沿海港口均制定了较低的价格。而对本地集装箱，由于港口面临的竞争约束较小，其收费水平显著高于国际中转集装箱的水平，中间的差距高达 2—3 倍。这种依靠市场支配地位抬高价格的做法，涉嫌构成《反垄断法》禁止的不公平高价行为。

第三，向交易对象附加强制服务、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件。很多港口利用其在相关市场的支配地位，在与船公司和货主交易时附加了一些不合理的交易条件。例如，有的港口将本应由货主自主决定是否需要的拆箱理货服务，设置为码头提箱放行的前置条件。货主需要提箱，必须先进行拆箱理货并支付相关费用，增加了货主负担。有的港口在与船公司签署的合同中，要求船公司将其作为周边港口的中转港，并且保证海运费不高于周边港口相应航线的海运费水平。这些条款都与港口和船公司的交易本身无关，是不对等和不合适的，涉嫌构成附加不合理交易条件行为。

APL：12 月 1 日起在亚欧地区实行调整后的基本海运费 (FAK)

来源：搜航网

(注：本文图片来自于网络)

APL 发布通知，将于 2017 年 12 月 1 日起实行以下所有类别的基本海运费 (FAK)，直至另行通知为止。

FAK 基本海运费价格包含燃油调整系数，费率不包括并受其他与燃油有关的



费用、码头装卸费（产地/目的地）、旺季附加费、安全相关附加费，以及其他类似的费用。在某些情况下，上述一个或几个项目的数量为零时，其他费用，如应急费用和当地费用也可适用。所有的港口都将受到附加组件的影响。

具体费用如下：

Trade	From Base Ports	To Base Ports	Currency	D20'	D40'	D40'HC	R40'HC
Asia - North Europe	Busan Hong Kong Jakarta Kaohsiung Kobe Laem Chabang Nansha Ningbo Qingdao Port Klang Shanghai Shekou Singapore Tanjung Pelepas Taipei Tokyo Xiamen Yantian	Antwerp Hamburg Le Havre Rotterdam Dunkerque Zeebrugge Wilhelmshaven Southampton Gdansk	US\$	1000	1800	1850	1850
		Felixstowe	US\$	1025	1850	1900	1900

近期各大船公司都在调整自己的海运费，各位货主、货代要多多留意价格变化。



货代资讯

货代必知！常见法律风险及防范措施

来源：搜航网

一、国际货运代理企业的法律地位

至少分为以下三种类型：

- 1、纯粹的代理人身份
- 2、兼有代理人 and 经营人的双重身份
- 3、无船承运人或国际多式联运经营人身份

二、法律风险

1、身份定位不清导致责任不清

目前许多货代企业混淆托运人、代理人、独立经营人的概念，如在代理过程中不是向货主收取代理佣金而是收取运费；以自己名义与堆场、报关行、其他运输公司签订有关委托协议；这极易被法院认定为具有当事人身份而承担较大的法律责任。

2、滥用代理地位和权限或未尽代理职责

如甩柜或更改装运日期、没有取得全套正本提单或仅取得提单的传真件等等，或选择承运人不当。这很容易导致被货主索赔。

3、随意出具保函或草率签订相关协议

货代企业经常为货主出具盖货代企业公章的保函或在货主出具的保函上加盖货代企业公章，导致货代企业承担担保责任。

在与堆场、报关行或运输公司签订的协议关于责任划分的约定不清，导致货代企业在向货主承担了相应责任后，无法按照协议约定向过错方追偿。

4、频繁长期垫付运费

货代企业经常垫付运费。数额通常不大，但有少部分货主逾期拖欠。许多货代企业面对这种情况由于考虑到诉讼成本、维系客户问题而放弃权益。



5、员工频繁跳槽，客户流失

很多货代企业员工辞职后到其他货代企业工作或另起炉灶，造成客户流失。由于《劳动合同法》规定员工辞职基本不向企业支付违约金，这种情况有加剧的趋势。

三、防范措施

1、严格界定代理身份，防止越俎代庖

在所有的代理协议和委托协议中明确界定自己的身份和法律地位，缩小责任范围。

2、恪尽代理职责

严格按照货主的指示进行操作并遵守海上货物运输的惯例，尤其要注意：选择有无船承运人资格的企业或具有合法资质的实际承运人并一定要保证取得全套正本提单。

3、审慎出具保函，完善合同条款，转移风险

对必须出具保函的情形，应事先取得货主承担责任的书面承诺，以备追偿。

在委托第三方协议中明确约定由于场装公司、报关报检行以及运输公司等等的责任导致货主经济损失，货代企业均有权要求责任方予以赔偿。

4、尽量不垫付运费并在相关协议中约定违约责任

确须垫付的，应在代理协议中约定逾期支付或返还所垫付运费的违约责任，以约束货主违约。

5、完善劳动合同

在劳动合同中约定保密条款并对员工进行竞业限制。

10 月全球船公司准班率排行榜

来源：搜航网

（注：本文图片来自于网络）

大船期分析了 12 条航线上 23 家海运承运人的船期可靠性，数据显示，2017 年 10 月全球船公司总体上船期可靠性提升了 3.3%，从 2017 年 9 月的 64.3% 上升至 67.6%。

2017 年 10 月，船期准班率排名前 5 的分别是：



2017年10月船公司准班率排名		
排名	船公司名称	准班率
1	智利航运 (CCNI)	85.1%
2	穆勒亚洲航运 (MCC)	78.2%
3	东方海外 (OOCL)	73.8%
4	马士基 (Mearsk)	73.5%
5	达飞轮船 (CMA CGM)	73.4%

从贸易航线方面分析，2017年9月份12条航线中，有10条航线的船期可靠性较8月份有所提升。

亚非航线升幅最为显著，为11.5%，从9月的34.4%提升到10月的45.9%

欧洲-中东航线的船期可靠性下降最为显著，从9月的63.3%到10月的78.3%，下降了14.9%

北美-大洋洲航线以86.2%的可靠性继续保持了其2017年10月的最高地位。

从卸货港所在地区方面分析，非洲地区虽然是10月份可靠性最低的地区，但也是可靠性涨幅最大的地区，从2017年9月的26.9%到10月的39.8%，上升了12.9%

南亚地区为10月份的可靠性最高的区域，为81.5%。

深圳货柜爆炸起火事故后多家船公司发布危险品申报新规！

瞒报错报将面临巨额罚款！

来源：搜航网

（注：本文图片来自于网络）

近期，媒体有持续报道多起发生在国际物流业，由于锂电池等危险品瞒报造成的重要事故，这里即包括两起香港机场的起火事故，也包含11月10日深圳盐田港发生的货柜爆炸起火事故，所有的事故都指向一个：锂电池或其他危险品的故意瞒报错报！

正如此前媒体分析指出：“预计此次货柜起火事故后，近期码头和各船公司



都将加强对危险品的查控，广大外贸货代企业需引起重视，杜绝类似不负责任害人害己的行为，严格把控带电池危险品的运输！”

近日，不仅航空公司出台危险品停收或严查规定，以马士基为首的多家船公司也纷纷发布涉危货物的申报新规，对于故意瞒报漏报错报的行为，将采取严厉的处罚机制！

Maersk(马士基)

11月10日晚，深圳盐田国际集装箱码头发生一起货柜爆炸起火事故，起火原因初步查明，起火集装箱内装的物品为：小音箱（业内人士分析为该小音箱应该自带有锂电池）

为防止此类事故再度发生，日前，马士基发布盐田码头含锂电池重柜还场预申报要求的通知，具体如下：



2017年11月17日

关于盐田码头含锂电池重柜还场预申报要求的通知

尊敬的客户：

为了保障您的货物和码头操作的安全，根据盐田码头YICT的紧急通知，针对所有含有锂电池（申报为非危险品的）的重柜，需在还场前提供以下4项信息向盐田码头申报：

1. 柜号(container number)
2. 订舱号码(S/O number)
3. 货物名称和货物描述(commodity names and description)
4. 船名航次(vessel name and voyage)

当马士基确认接受您的锂电池或者含有锂电池的货物为非危险品时，马士基会通过单独的渠道把您的订舱信息发送到盐田码头。

所以，我们仅此通知：

1. 请您保持出口操作不变，您无须向码头预申报
2. 请在订舱时提供准确（正确）的货品名
3. 请您（或出货人）严格按照国际货物运输规则和当地的法律法规严格执行危险品和非危险品（包括但不限于锂电池）的申报，并承担由瞒报误报产生的所有直接和间接责任。



Evergreen(长荣海运)

长荣海运发布通知，为了确保船安、货安，维护广大货主的利益，托运人不得瞒报、匿报、错误申报货物品名或危险性质级别。若违反此项订舱协议，将收取协议运价的三倍且不低于每自然箱 USD15000 的违约金。



EVERGREEN LINE

关于瞒报、匿报、错误申报危险品的通知

尊敬的客户：

长荣海运一贯以严格专业的操作确保船安、货安，维护广大货主的利益。

提请托运人务必遵守委托义务，不得瞒报、匿报、错误申报货物品名或危险性质级别。若有违反此项订舱协议者，将收取协议运价的三倍且不低于每自然箱USD15,000的违约金，并将对遭受的全部损失和费用向货方进行追偿。

以上感谢您的理解与支持，共同维护运输安全。

敬祝

商安！

深圳永航国际船务代理有限公司上海分公司

COSCO(中远海)

中远海 COSCO 发布通知，对于集装箱使用及危险品申报出台新规定，对瞒报、误报危险品行为将征收 10000 美金的高额违约金，详细见以下官方通知：

关于中远海运集运集装箱使用及危险品申报相关规定的告客户书

各位尊敬的客户：

危险品货物的错误申报或故意瞒报可产生无法预料的严重后果，危及生命财产安全，造成巨大的经济损失，甚至波及到整个供应链的正常运作。



私自更改集装箱结构则可能造成箱体损坏，增加安全隐患，进而影响集装箱后续使用及箱内货物安全。

为了进一步规范集装箱的使用及危险品货物的申报，确保运输安全，中远海运集运将于即日起对客户的以下行为收取违约金，并将对遭受的全部损失和费用向货方进行索赔。

对危险品瞒报，隐瞒、错误申报货物的危险性质的客户：收取违约金每自然箱 USD10,000；相关条款已添加至我司运输合同及订舱协议，望各位客户能遵守相关协议约定，共同创建和谐、安全的货物运输环境。

非常感谢您的理解与支持！

中远海运集运

MCC(穆勒亚洲航运)

11月3日，MCC 穆勒亚洲航运发布通知，为减少错误申报情况以降低误报风险，将进一步提高对危险品货物申报的监管。从12月1日起，华南华北华东出口至亚洲各地(除俄罗斯外)集装箱内货物瞒报及误报，每一误报箱将征收10000美金的违约金。

尊敬的客户：

错误申报或瞒报危险品货物会对海上运输安全及合法性产生严重后果，亦有可能带来巨大的经济损失。穆勒亚洲航运一直致力于维护海上运输安全，将会进一步提高对危险品货物申报的监管，目的是要减少错误申报的情况以降低误报所带来的风险。对于华北华南华东出口到亚洲各地(*俄罗斯除外)集装箱内货物瞒报及误报的情况，我司将从2017年12月1日(预计开船日)起收取相应的违约金，具体违约金收费标准及规定如下：

收费项目	金额(美金)	征收单位
违约金	10,000	每误报箱
额外操作费用	按实际产生之操作成本及费用	每误报箱

上述违约金将针对以下情况向未有遵守规定的客户征收：



任何实际为危险品货物但申报为非危险品货物

危险品级别及 UN 号码的瞒报和误报，例如：实际为 5.1 类货物但申报为 9 类货物穆勒亚洲航运对船队、船舶及所有客户集装箱的安全性有高度重视，亦希望得到您的认同。感谢您对我们的支持，如需更多信息和帮助，请联系客户服务或当地销售代表。

順颂商祺

穆勒亚洲航运

*有关俄罗斯费用收取的细节，请联系我司客服或者销售代表

注：本通知原文以英文签发，为方便客户理解，翻译成以上中文文本，如两种语言文本之间存在任何不一致之处，请以英文文本为准，谢谢合作！

Sinotrans(中外运)

SNL（中外运箱运）发布通知，为进一步规范危险品货物的申报，确保运输安全，中外运集装箱运输有限公司将于即日起对客户的以下行为收取违约金，并将对遭受的全部损失和费用向货方进行索赔。

关于中外运集装箱运输有限公司危险品申报相关规定的告客户书

各位尊敬的客户：

危险品货物的错误申报或故意瞒报可产生无法预料的严重后果，危及生命财产安全，造成巨大的经济损失，甚至波及到整个供应链的正常运作。

为进一步规范危险品货物的申报，确保运输安全，中外运集装箱运输有限公司将于即日起对客户的以下行为收取违约金，并将对遭受的全部损失和费用向货方进行索赔。

对危险品瞒报，隐瞒、错误申报货物的危险性质的客户：收取违约金每自然箱 USD10,000。

相关条款后期将添加至我司运输合同及订舱协议，望各位客户能遵守相关协议约定，共同创建和谐、安全的货物运输环境。

非常感谢您的理解与支持！



政策法规

海关总署公告 2017 年第 56 号（关于调整水空运进出境运输工具、舱单监管相关事项的公告）

来源：海关总署

为确保全国通关一体化改革的顺利推进，切实加强海关对水运和空运进出境运输工具及其所载货物、物品的管理，规范数据申报传输，保证数据完整准确，有效实施安全准入和风险控制机制，现就有关事项公告如下：

一、相关物流企业应当严格按照《中华人民共和国海关进出境运输工具监管办法》（海关总署令第 196 号）、《中华人民共和国海关进出境运输工具舱单管理办法》（海关总署令第 172 号）以及本公告关于进出境运输工具和舱单电子数据申报传输时限、数据项、填制规范的规定，向海关申报传输进出境运输工具和舱单电子数据。

已具备统一社会信用代码的企业，经海关备案后使用统一社会信用代码向海关传输进出境运输工具和舱单电子数据。

二、进出境航空器地面代理企业应当按照海关总署令第 196 号、海关总署公告 2008 年 101 号有关规定办理海关备案手续，并填写《进出境航空器地面代理企业备案表》（见附件 38）。

进出境运输工具负责人、服务企业、地面代理企业的相关信息在海关备案后发生变动的，应当在发生变动后 10 个工作日内，凭《备案变更表》（详见海关总署公告 2010 年 79 号附件 7）及相关资料，向海关办理相关备案信息变更手续。

三、开启水空舱单管理系统传输时限开关，检验舱单电子数据传输入库时间与装船时间（水运）、抵达境内第一目的港（空运）的时间差，是否在海关规定的时限范围内。

四、《空运运输工具备案数据项》中增加“共享航班号”作为选填项（填制条件和填制规范见附件 24 及附件 36）。

五、部分水运、空运舱单数据项传输要求调整如下：



(一)《原始舱单数据项》中“装货地代码”、“发货人代码”、“收货人名称”、第 61 项“国家代码”、“发货人联系号码”、第 63 项“通讯方式类别代码”调整为“主要数据”的“必填项”，“其他数据”的“—”项；“收货人代码”、第 48 项“国家代码”、“收货人联系号码”、“收货人具体联系人名称”、“收货人具体联系人联系号码”、“通知人联系号码”、调整为“主要数据”的“条件”项，“其他数据”的“—”项（填制条件和填制规范见附件 1、附件 35 及附件 37）。

(二)《预配舱单数据项》中“卸货地代码”、“发货人代码”、“发货人联系号码”、“收货人名称”调整为“主要数据”的“必填”项，“其他数据”的“—”项；“收货人代码”、第 48 项“国家代码”、“收货人联系号码”、第 50 项“通讯方式类别代码”调整为“主要数据”的“条件”项，“其他数据”的“—”项（填制条件和填制规范见附件 2、附件 35 及附件 37）。

(三)调整《原始舱单数据项》、《预配舱单数据项》中“收货人代码”、“发货人代码”、“通知人代码”填制要求，“收货人代码”、“发货人代码”均应当填写实际收发货人代码；收货人为“凭指令确定收货人(TO ORDER)”的，必须填写通知人相关数据项（填制条件和填制规范见附件 1、附件 2、附件 35 及附件 37）。具体填制规则如下：

接收发货人、通知人在《企业代码类型汇总表》（详见附件 40）中对应的企业代码类型填写，填写格式为“代码缩写+企业代码”。境内实际收发货人、通知人有统一社会信用代码的，应当填写境内实际收货人、通知人的统一社会信用代码，填写格式为“USCI+代码”；暂无统一社会信用代码的，填写组织机构代码，填写格式为“OC+代码”；所属国家或地区未列在《企业代码类型汇总表》或者无法提供表中所列企业代码类型的，应当填写实际收货人、通知人在所在国家或地区的法定企业注册代码，填写格式为“9999+企业代码”；为自然人的，应当填写身份证、护照号或其他有效证件，填写格式分别为“ID+身份证号”、“PASSPORT+护照号”、“8888+身份代码”。

(四)在《原始舱单数据项》、《预配舱单数据项》中增加“发货人 AEO 编码”、“收货人 AEO 编码”作为选填项（填制条件和填制规范见附件 1、2 及



附件 35、37)。

六、《原始舱单数据项》、《预配舱单数据项》中“货物简要描述”数据项填报应当完整、准确，提（运）单下各项货物、物品名称应当在“货物简要描述”数据项中逐一填写。海关对“货物简要描述”的内容实施负面清单管理（负面清单见附件 39），不符合海关相关要求的，作自动退单处理（填制条件和填制规范见附件 1、附件 2、附件 35 及附件 37）。

七、本公告自 2018 年 6 月 1 日起施行。海关总署公告 2010 年 70 号、2013 年 68 号、2014 年 70 号同时废止。

特此公告。

海关总署

2017 年 11 月 21 日

质检总局 海关总署联合公告 2017 年第 93 号(关于调整《出入境检验检疫机构实施检验检疫的进出境商品目录》的公告)

来源：海关总署

根据《中华人民共和国进出口商品检验法》及其实施条例有关规定，质检总局决定对《出入境检验检疫机构实施检验检疫的进出境商品目录》进行调整，现公告如下：

一、取消涉及工业品的 158 个海关商品编码的海关监管条件“A”，检验检疫机构不再实施进境检验检疫监管。

二、取消涉及烟草的 4 个海关商品编码的海关监管条件“A”，检验检疫机构不再实施进境检验检疫监管，仅实施出境检验检疫监管。

三、上述调整自 2017 年 11 月 1 日起执行。

质检总局 海关总署

2017 年 10 月 30 日

发：所属会员单位及政府有关部门