



SIGNALS

Navigating the Regulatory Seas

第十三卷第四期出版于 2009 年 4 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。

洛杉矶和长滩港清洁卡车费：上诉院支持临时禁止令的申请

[美国第九巡回上诉庭](#)裁定，支持禁止[洛杉矶港/长滩港](#)清洁卡车规划的请求。该法庭撤销了[美国洛杉矶地区法院](#)的决定，并命令下属法院发出禁止令，禁止港口执行清洁卡车规划中的“违宪规定”。在 2009 年 4 月 27 日的听证会后，法院会立即签发这一禁止令，命令港口立即停止收取清洁卡车费并修改港口规划。港口清洁卡车规划的目的是通过禁止旧卡车进入港口作业，从而逐步改善港口周边地区的空气污染。经过几个月的推迟，港口终于在 2009 年 2 月 18 日起征收 35 美元/20' 标箱和 70 美元/40' 普箱的清洁卡车费。

美国上诉法院[一致认为](#)下属法院在审理[美国卡车协会](#)请求临时禁制令，阻止港口清洁卡车规划生效一案中“滥用衡量标准”。美国第九巡回上诉庭认为地区法院没有核实特许协议的规定，从而犯有法律错误，第九巡回上诉庭认为特许协议的许多规定触犯联邦法律并且是不符合宪法的。除了禁止旧的卡车进入港口作业，洛杉矶港的清洁卡车规划还要求从事卡车作业的司机遵循特许协议一系列规定，包括不使用非雇员司机。在其判决书中，上诉法院认为，“卡车司机不应该执行港口清洁卡车规划中的不符合宪法的规定，在要么执行这种规定，要么退出这一行业的被迫形势下，卡车司机很可能受到损害”。上诉法院同时提出，只有联邦政府才有权对卡车的运价/服务等事项作出裁决。

美国第九巡回上诉庭的判决对美国卡车协会 (ATA) 无疑是一个胜利。该协会的法律顾问认为清洁卡车规划的一部分规定将导致港口非法管理港口卡车工业，有害于卡车司机，托运人，商人和消费者。洛杉矶地区法院在 2008 年 12 月裁决中，Christina Snyder 法官认为，公众的健康利益优于卡车司机面临的经济困难，从而否定了美国卡车协会的要求签发禁制令的请求。该法官定于 2009 年 4 月 27 日举行口头听证会，由美国卡车协会与两个港口当庭辩论。[联邦海事委员会](#)对两个法院的裁定非常感兴趣，因为它也在 2008 年 10 月向[美国哥伦比亚特区地方法院](#)对港口清洁卡车规划中“违反公平竞争”的部分内容提出[禁制令](#)申请。这一申请的裁定可望于今年底公布。

洛杉矶和长滩港清洁卡车费：上诉院支持临时禁止令的申请

最近的动态是：[长滩港口港务委员会](#)初步[批准](#)扩大清洁卡车收费豁免范围，长滩港希望鼓励卡车司机转换清洁卡车，特别是使用液体天然气（LNG）。如果这一提议被批准，自购的清洁卡车和在港口资助下使用液化天然气体的卡车将百分之百的豁免交付清洁卡车费。在港务委员会 4 月 6 日的会议上，将对该提议进行表决。

06-05 通告：联邦海事委员会撤销对 Senator International Ocean 投诉一案

联邦海事委员会撤销 Verucci Motorcycles LLC 投诉注册在迈阿密的无船承运人 Senator International Ocean LLC 一案。从中国进口摩托车和踏板车的进口商，Verucci Motorcycles LLC 在 2006 年向联邦海事委员会投诉，称 Senator International Ocean LLC 违反 1984 年海运法，但该公司不能提供证据支持其投诉，法官 Paul 在 [06-05 通告](#) 中决定撤销该案，该决定具有终审效力。

泛太平洋稳定运价组织宣布新的服务合同使用的燃油附加费计算公式

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）宣布新的燃油附加费计算公式，并计划每季度调整一次。新的计算公式在把香港/洛杉矶/纽约燃油价格平均后的基础上，将东岸、西岸港口分别计算。该组织计划对 2009 年 5 月 1 日生效的服务合同开始使用这一新的计算公式，并从 2009 年 7 月 1 日起按季调整。

现行的有效期延长至 2009 年 5 月 1 日以后的 2008-2009 合同，其燃油附加费仍根据老的每月计算的公式计算燃油附加费。对 5 月份运价本登记的货类，其燃油附加费计算公式与在 2009 年 3 月和 4 月生效的老的计算公式一样，没有变化，举例说：328 美元/20' 标箱；410 美元/40' 普箱；461 美元/40' 高箱；519 美元/45' 箱；9 美元每运费吨（拼箱货）。

至 4 月 1 日，该组织有些成员在运价本登记的若干货类并没有反映新的燃油附加费计算公式，他们继续使用老的计算公式水平。然而，日本邮轮公司对合同规定项下的货运，从 4 月 1 日使用新的计算公式，如西岸航线，118 美元/20' 标箱；148 美元/40' 普箱；167 美元/40' 高箱；187 美元/45' 箱；东岸航线，247 美元/20' 标箱；309 美元/40' 普；348 美元/40' 高箱；391 美元/45' 箱。东方海外在运价本中也登记了所有在 2009 年 3 月 19 日或以后签订的服务合同从 2009 年 3 月 31 日起实行新的计算公式。

该组织主席 Ron Widdows 说道，新的燃油附加费计算公式“使承运人公平和全面地回收成本，同时也使托运人在计算货运时可以预估运价。”该组织从 2006 年 5 月起放弃燃油附加费每季度调整的计划，因为燃油附加费价格波动太大。但是面对客户的要求，他们重新开始每季度调整一次，以使运价能够比较稳定。该组织的 14 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、渣打集装箱公司、现代商船公司、K Line、地中海航运公司、NYK 船公司、东方海运、阳明海运和以星船务公司。有关附加费的详情可查阅网站 <http://www.tsacarriers.org>。

2009-10 合同：泛太平洋稳定运价协议组织承运人终止低运价，实行大幅涨价

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）宣布将在 2009-10 合同中终止“非赔偿性，非持久性的运价”。该组织的成员最近在东京碰头，讨论防止“目前运价的进一步恶化”政策，[该组织主席 Ron Widdows](#) 指出，“在过去 4-5 个月里，许多船公司已经降价，导致了该航线的运价恶化。”对此，该组织的成员已经决定执行两步计划，第一步，最迟在 6 月份终止短期/一次性减价；第二步，在 2009-10 合同中对目前恶化的运价调高 500—600 美元/40’集装箱。

该组织没有权利强迫其成员执行这一规划，但该组织主席 Ron Widdows 强硬的表示，如果不及时在下一轮的合同谈判中针对支持市场的运价采取行动，从事这一航线的每一个承运人必定受到重大损失。Ron Widdows 也是其成员[美国总统轮船公司](#)的总裁和执行长。参加该组织的船公司执行长们也表示通过燃油附加费和内陆燃油附加费将对一系列服务合同“寻求对运价的进一步改善”。该组织的行政执行长 Brian Conrad 指出：“现在是时候了，大家应该面对面坐下来，对改善目前糟糕的市场的状况分担一些责任。”

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。

第十三卷第四期出版于 2009 年 4 月 3 日

本公司地址：180 Grand Avenue, Suite 430, Oakland, CA 94612-3750

電話：510-273-8933 或免費電話：1-800-2043622

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。