



# SIGNALS

*Navigating the Regulatory Seas*

第十三卷第五期出版于 2009 年 5 月 1 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。

## 联邦海事委员会格利尔专员宣布离任 – 戴尔和布莱恩成为老资格专员

[联邦海事委员会专员 Harold J. Creel, Jr.](#) 宣布在任期届满之日，即 2009 年 6 月 30 日，他将离开联邦海事委员会，从此他将结束在联邦海事委员会 15 年之久的工作生涯。自 1994 年，他由克林顿总统任命为专员，从此加入联邦海事委员会。在 1996 年 2 月至 2002 年 8 月，他又成为联邦海事委员会主席。在联邦海事委员会的历史上，担任委员会主席长达 7 年之久，他还是第一位。作为联邦海事委员会主席，他致力于改革海事委员会各项规章并积极推行 1998 年海运改革法 ( OSRA )。他同时主要负责对日本和中国海运惯例的调查，在 1997 年，他对日本采取果断措施，禁止日本船舶挂靠美国港口，因为日本港口实行不公平的作业。

联邦海事委员会 2003 年对[泛太平洋稳定运价协议组织](#)违反海运法的调查也是他的另一杰作。作为调查的结果，联邦海事委员会命令该组织的船公司支付破记录的罚金：1,350,000 美元。虽然后来罚款数额减少，但该组织只能将印度次大陆从向联邦海事委员会登记的合同适用范围中除去。一些观察家认为这次调查行为有助于平衡承运人和无船承运人之间的关系。在 2004 年，格利尔专员又制定规则，允许无船承运人签定一种叫做无船承运人协议 ( NSAS ) 的服务合同。

在离任前，格利尔专员说：“在联邦海事委员会工作期间，与尊敬的同事们一起工作，我感到非常愉快。”他还说：“我知道，我把工作移交给好的接班人，他们会进一步完成联邦海事委员会的使命。”格利尔离职后将加盟位于维吉尼亚州阿灵顿市一个政府关系公司[Alcalde & Fay](#)。目前，联邦海事委员会 5 位专员只剩下两位专员：一位是在 1999 年由克林顿总统任命的[约瑟夫.布莱恩](#)，前缅因州州长；另一位是在 2002 年由布什总统任命的[瑞百克.戴尔](#)。[奥巴马总统](#)尚未任命合适人选出任三位空缺的专员。至今为止，从最后一任主席布莱斯特在 2006 年 11 月离开联邦海事委员会以来，至今联邦海事委员会持续三年来一直没有委员会主席。

有关对港口清洁卡车规划的判决：全美卡车协会在洛杉矶请求的禁止令获准，联邦海事委员会在华盛顿特区的申请被拒

---

[加州地方法院](#)已经暂时中止实施[洛杉矶港口/长滩港口](#)清洁卡车规划中的若干主要规定。港口规划中最重要的条款是禁止自雇卡车司机进入港口，它遭到法官的否定。这对[美国卡车协会](#)来说无疑是一个胜利，该协会对港口清洁卡车规划中的关于卡车司机的要求一直存有争议，认为港口的清洁卡车规划实际上通过要求卡车司机签定协议，而统管卡车工业。该协议从街边停车至司机的健康保险，无所不包，引起美国卡车司机协会不满而诉诸法院。

在 4 月 27 日 Snyder 法官作出初步判决，禁止港口实施有关卡车公司只准使用雇员司机和卡车公司必须为司机提供健康保险和为登记的卡车向港口交付年费等规定。法院对港口特权协议中有关安全的规定未作出禁止执行的决定，对港口今年初征收的每 20' 集装箱 35 美元和每 40' 集装箱征收 70 美元的[清洁卡车费](#)也未作出禁止执行的判决。法官 Snyder 原先拒绝批准全美卡车协会的申请禁止令的请求。在 2008 年 12 月，她说过港口清洁卡车规划中的公众健康利益大于卡车司机蒙受的经济困难。然而，[美国第九巡回上诉庭](#)命令其对清洁卡车规划中“违宪部分”签发禁止令，她不得不改变原先的决定。全美卡车协会的上诉案最终的判决可望于 2009 年 12 月公布。

当全美卡车协会在洛杉矶获胜之际，联邦海事委员会在华盛顿特区法院进行的诉讼却告失败。[美国哥伦比亚特区法院](#)拒绝了联邦海事委员会申请中止执行港口的清洁卡车规划的请求。[法官理查德·李奥](#)说，联邦海事委员会不能说明该规划会导致公平竞争的重大损失，联邦海事委员会不仅对港口规划中卡车特许权协议和强制使用公司雇员司机的规定申请禁止令，还对清洁卡车费的许多规定申请禁止令。联邦海事委员会没有对判决提出上诉，但也在考虑对策。

### **泛太平洋稳定运价组织宣布提高每月的燃油附加费**

---

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）宣布提高根据旧的燃油附加费计算公式计算的燃油附加费。上个月，该组织宣布了新的计算公式，并从每月调整改成每季度调整。然而，根据运价本和延长至 2009 年 5 月 1 日的 2008-09 的服务合同的货运将仍然适用旧的每月调整的燃油附加费计算公式计算燃油附加费。

2009 年 6 月，根据旧的燃油附加费计算公式计算的燃油附加费调整为：364 美元/20' 标箱；455 美元/40' 普箱；512 美元/40' 高箱；596 美元/45' 箱；10 美元每运费吨（拼箱货）。从 2009 年 4 月 1 日至 6 月 30 日，根据新的每季度调整的计算公式计算的燃油附加费为：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。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>。

泛太平洋稳定运价协议组织急于提高费率，击退“恐慌心理状态”

---

泛太平洋稳定运价协议组织的成员宣布将全力巩固运价基础，稳定运费收入。这一组织成员同意对美西航线设定底价 1350 美元/40'箱和美东航线全水路航线底价 2500 美元/40'箱，如果是高箱，再加 100 美元。对有些内陆点的底价也正在考虑中。该组织也计划在 30 天内中止所有一次性运价，对所有 2009-2010 年的服务合同，将根据新的季度计算公式征收全额浮动的燃油附加费。此外，该组织还决定所有 2009-2010 年的服务合同必须在 2010 年 4 月 30 日前中止，这样有助于 2010 年 5 月 1 日起增加运费。

在 3 月份，该组织宣布了两步计划，稳定运价。这一计划包括在今年 6 月底前中止一次性减价，并且在 2009 年-2010 年的服务合同中增加 500-600 美元/40'箱，然而该组织承认这计划对于直线下降的运价没有抑制效果，这就迫使船公司采取更为有效的行动。该组织执行长布莱恩说，“最近在亚洲-美国市场的发展真的令人沮丧。如果我们一直看到运价继续下降，如果新合同的运价仍然锁定在几个月前的水准，那么在冬天就有的不必要的恐慌心理状态将对航运业产生巨大损失。”该组织也注意到独立的英国背景的行业分析人 Drewery Shipping Contract 的预测，如果目前的运价趋势不能改变，未来一年中全球航运公司损失将达 680 亿美元。

---

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。

第十三卷第五期出版于 2009 年 5 月 1 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](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。