



SIGNALS

Navigating the Regulatory Seas

第十三卷第六期出版于 2009 年 6 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。

联邦海事委员会专员在 2010 年财政年度预算听证会受到国会表扬

联邦海事委员会专员布莱那恩(Brennan), 卡瑞尔 (Creel) 和戴尔 (Dye) 在 2009 年 5 月 13 日[美国国会海岸警卫队和海上运输委员会](#)举行的 2010 年财政年度会议上受到国会表扬, 赞扬他们勤奋的工作。这与去年听证会上, [国会海上运输委员会主席Elijah E. Cummings \(D-MD\)](#)(马里兰民主党议员)批评联邦海事委员会机构“零乱无章”, 联邦海事委员会专员约瑟夫.布莱那恩与联邦海事委员会被比作“四头怪物”的批评形成鲜明比照。去年的听证会, 国会专门委员会非常关注联邦海事委员会员工的士气低落问题, 他们引述了由外界咨询公司在 2005-2006 年所做的研究报告称, 联邦海事委员会一直没有举行员工会议, 联邦海事委员会机构日益退步。今年, 联邦海事委员会用事实证明该机构正在改变作风, 有消息称联邦海事委员会将获得[2009 年最卓越小型机构奖](#)。在[2009 年最卓越联邦政府工作部门评选中](#), 联邦海事委员会在 32 家联邦小型机构中排名第六位。这次年度联邦政府员工满意程度调查是由[Partnership for Public Service](#)和[美国大学公共政策执行学院](#)共同举办的, 结果表明员工对联邦海事委员会总评满意程度提高 28%。联邦海事委员会认为委员会举行各种会议是提高员工士气的主要原因。

[联邦海事委员会专员戴尔](#), [卡瑞尔](#)与[布莱那恩](#)一起陈述了联邦海事委员会 2010 财政年度的计划和财政预算。奥巴马总统给联邦海事委员会 2010 年的财政预算为 24,558,000 美元。这在联邦海事委员会 2009 年 9 月 30 日截止的 2009 年财政年度的基础上提高 7.7%, 或者说增加了 1,758,000 美元。2010 年的财政预算包括了雇用现有员工的开支和推行现有联邦海事委员会各项规划的所需开支。

联邦海事委员会专员布莱那恩用令人沮丧的数据说明了美国航运市场情况。他指出, 2009 年第一季度美国集装箱出口下降了 13%, 进口下降了 10%。他也谈到了“陡然下降的运费”和因全球经济疲软而日益集中的市场垄断。布莱那恩讲, 目前全球有 11%的集装箱船舶运力闲置。他还简单回顾了在过去的一年中联邦海事委员会所做的重要工作。[洛杉矶港/长滩港](#)的清洁卡车计划为重点之重。联邦海事委员会向[美国联邦法院](#)起诉该计划违反了 1984 年[美国航运法](#)的公平竞争条款, 联邦法院驳回了联邦海事委员会暂停该计划的禁止令请求, 联邦海事委员会正寻求上诉的办法。

联邦海事委员会专员在 2010 年财政年度预算听证会受到国会表扬

联邦海事委员会专员布莱那恩向国会专门委员会报告，该委员会将继续监督承运人和码头经营者协议。布莱那恩指出，委员会将继续调查经营美国至澳大利亚/新西兰航线的承运人的运价和操作规范。他同时强调，[泛太平洋稳定运价协议组织](#)撤回了要求该组织成员讨论和同意运力合理化的修改协议。在联邦海事委员会要求其提供更详细的资料后，该组织[撤回了该修改协议](#)。

最后，联邦海事委员会专员布莱那恩强调联邦海事委员会，通过给各方提供海运链具体的信息，在前沿安全工作方面起到的重要的和独特的管理作用。联邦海事委员会与[美国海岸管理委员会](#)和[美国国土安全局](#)密切配合，共享从事美国贸易的承运人、码头经营人，海运中间人和其它实体的信息。

西行泛太平洋稳定运价协议组织调高 7 至 9 月份的燃油附加费，降低内陆燃油附加费

从事于美国至东亚航线出口贸易的[西行泛太平洋稳定运价协议组织](#)成员（FMC 登记号为 011325），宣布从 2009 年 7 月 1 日起调高燃油附加费（BAF）和降低内陆燃油附加费（IFC）。该组织也宣布调整货币附加费和越南码头操作附加费。

2009 年 7 月 1 日至 9 月 30 日的燃油附加费标准为：

<u>经美国大西洋沿岸各港/港湾的货运</u>	<u>经美国太平洋沿岸各港的货运</u>
524 美元/20'干货箱	262 美元/20'干货箱
655 美元/40'和 45'干货箱	327 美元/40'和 45'干货箱
874 美元/40'和 45'冷冻货箱	460 美元/40'和 45'冷冻货箱

2009 年 7 至 9 月份经小陆桥和铁路运输的货运内陆货燃油附加费为每箱 132 美元，至本地/区域的卡车运输的货运每箱为 38 美元。2009 年 7 至 9 月份的货币附加费标准为：日元 0%，韩币 0%，台币 4%，新币 13%（原为 14%）。该组织每季度更新燃油附加费、内陆燃油附加费和货币附加费。

从 2009 年 7 月 1 日起，该组织还将执行新的越南码头操作附加费：77 美元/20'箱，118 美元/40'箱，144/45'箱。西行泛太平洋稳定运价协议的 10 名成员是：美国总统轮船公司、中远、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、NYK 船公司、东方海运和阳明海运。有关附加费的详情可查阅网站<http://www.wtsacarriers.org>。

泛太平洋稳定运价组织宣布提高每月的燃油附加费，降低内陆燃油附加费

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）宣布提高根据新公式按季度调整和旧公式按月调整的燃油附加费。该组织同时宣布降低内陆燃油附加费和货币附加费。在今年 4 月份，该组织将燃油附加费由每月调整改为按季度调整，并使用新公式计算。然而，根据运价本和有效期延至 2009 年 5 月 1 日以后的 2008-09 年度服务合同出运的货物的燃油附加费仍然按旧的公式计算，并每月进行调整。

2009 年 7 月，根据旧公式计算，按月调整的燃油附加费标准调高为：472 美元/20'标箱；590 美元/40'普箱；664 美元/40'高箱；747 美元/45'箱；13 美元每运费吨（拼箱货）。根据新公式计算，按季度调整的燃油附加费为：西岸航线，150 美元/20'标箱；188 美元/40'普箱；212 美元/40'高箱；238 美元/45'箱；东岸航线，308 美元/20'标箱；385 美元/40'普；433 美元/40'高箱；487 美元/45'箱。

2009 年 7 月至 9 月份的内陆燃油附加费和货币附加费标准降低为：经西岸各港的内陆货每箱 132 美元；经东岸各港由铁路运输的内陆货每箱 66 美元；至加利福尼亚州、奥瑞冈和华盛顿州第四组各点和东部口岸的本地货运每箱为 38 美元。由日本出运的货物的货币附加费由 16%降低至 13%。

该组织还宣布，从 2009 年 7 月 1 日开始执行新的越南码头操作费，其标准为：77 美元/20'标箱；118 美元/40'普箱；144 美元/45'。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>。

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。

第十三卷第六期出版于 2009 年 6 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。