



# SIGNALS

*Navigating the Regulatory Seas*

第十三卷第七期出版于 2009 年 7 月 6 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约瑟夫.布莱恩被任命为联邦海事委员会代主席

[奥巴马总统](#)最近任命[联邦海事委员会专员约瑟夫.布莱恩](#)为[联邦海事委员会代主席](#)。布莱恩任职海事委员会专员已有 10 年之久。他的第一次任职是由克林顿总统 1999 年任命的，以后在 2004 年，又由布什总统批准连任 5 年。如果[国会](#)批准，布莱恩将成为 2006 年[布拉斯特](#)主席离职后的第一个海事委员会主席。

最近几年，布莱恩一直是联邦海事委员会重要决策者。他是洛杉矶/长滩港清洁卡车规划的强有力支持者，他称联邦海事委员会抵制该规划是“[一个重大错误](#)”。在 2008 年中期，在回应国会的批评时，他称联邦海事委员会机构是“[四头怪物](#)”。荣获总统的这一任命的布莱恩说，“他将使联邦海事委员会承担起所有管理责任。同时努力减少成本、降低纳税人的支出。”他同时指出，“航运法规和制度就是确保公平竞争和保护消费者。”

在过去 10 年中，布莱恩专员在联邦海事委员会许多部门工作过，他在 2003 年曾经调查过[泛太平洋稳定运价协议组织](#)服务合同运作，担任调查官。这一调查产生了与泛太平洋稳定运价协议组织的深度和解协议，并改变了联邦海事委员会对服务合同的规章管理。

布莱恩专员的态度反映出他长期担任公众官员的历史。他在 1978 年是民选[缅因州](#)州长，从 1979 年任职至 1987 年。在 1987 年至 1991 年期间，他也是缅因州第一选区的[众议员](#)。在此以前，即 1965 年至 1971 年间，他是[缅因州众议院](#)的少数党领袖。在 1971 年至 1972 年，他担任了[Cumberland郡](#)的地区检察官。在 1973 年至 1974 年，他在[缅因州参议院](#)担任少数党领袖，并在 1975 年担任缅因州检察长。他在 1958 年毕业于[波士顿](#)大学获得经济学士学位，并在 1963 年在[缅因州大学法学院](#)获得法学博士学位。

## 奥巴马总统任命海运界老兵理查德.理丁斯卡为联邦海事委员会专员

---

2009年6月9日奥巴马总统任命[理查德.理丁斯特](#)担任联邦海事委员会专员。理丁斯特曾经是律师和国际贸易顾问，在海运界经验丰富，并是联邦海事委员会的律师，他在将近35年后重返联邦海事委员会。

理丁斯特在1973年开始在联邦海事委员会任职，担任总顾问室的立法顾问，在1975年离职，担任[马里兰港口管理局](#)运输部部长和国内港口事务部部长，同时也是顾问。在担任[巴尔的摩港](#)代表期间，他帮助起草[巴拿马运河](#)条约执行法规和[1984年航运法](#)。他同时也被授权谈判美中贸易协议。在1985年，全球集装箱制造商和租赁公司-[海上集装箱公司](#)聘任他组建华盛顿特区分公司。他同时也是好几个海上运输委员会委员，包括[全美国防运输协会](#)属下的海上运输委员会，英美商务协会下属的运输和港口安全委员会，美国北大西洋公约组织港口和多式联运委员会代表团成员。在1968年他取得[美国大学政府和公共管理学院](#)获得学士学位，在1972年他又获得[马里兰大学](#)法学博士学位，在1968年至1975年，他在[美国海岸警卫队](#)任职。

## 联邦海事委员会向法院申请撤销对洛杉矶/长滩港清洁卡车规划的投诉

---

联邦海事委员会撤销了对[洛杉矶港/长滩港](#)清洁卡车规划的投诉。在2009年6月16日，联邦海事委员会向[美国华盛顿特区地区法院](#)申请，撤销投诉。这是约瑟夫.布莱恩上任联邦海事委员会主席的第一个重要工作，他说：“当然今天的申请有待美国地区法院的批准，但我为我们已经采取行动扫清港口清洁卡车规划的障碍而感到高兴。”

虽然联邦海事委员会已经不再反对清洁卡车规划，但洛杉矶港口仍然必须回应加州的法律诉讼程序。在2009年4月，[美国卡车协会 \(ATA\)](#) 针对清洁卡车规划向法院申请并取得了禁止令。[美国加州地区法院](#)对洛杉矶港口规划的一些条款，包括卡车公司雇用司机等的强制条款作出禁止实施的决定。

联邦海事委员会发现清洁卡车规划中的一些条款违反公平竞争，并决定对该规划若干卡车特许协议和收费豁免条款申请禁止令。在2008年11月，联邦海事委员会首次在美国地区法院申请禁止令，并请求法院也对卡车司机必须是卡车公司雇员的条款颁发禁止令。

根据联邦海事委员会的新闻透露，清洁卡车规划中的反竞争部分的问题已经基本上被解决。联邦海事委员会指出，美国地区法院[理查德.里昂法官](#)在2009年4月份做出判决，否决了联邦海事委员会暂停清洁卡车规划的申请。与此同时，美国卡车协会要求终止清洁卡车规划的反竞争规定的申请获得批准。在此之后，在2009年5月，长滩港解决了联邦海事委员会一直持有争议的清洁卡车费用豁免和奖励条款。联邦海事委员会同时指出经济衰退也是他们撤回诉讼的原因之一。联邦海事委员会最初担心，清洁卡车规划会大幅增加洛杉矶/长滩港的运输成本，但鉴于目前的经济状况，联邦海事委员会认为这种情况几乎不可能出现。

## 泛太平洋稳定运价组织宣布提高 2009 年 8 月份的燃油附加费

---

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），宣布提高根据旧公式按月调整的燃油附加费。在今年 4 月份，该组织将燃油附加费由每月调整改为每季度调整。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公式计算。2009 年 8 月，根据旧公式计算，按月调整的燃油附加费标准调高为：580 美元/20'标箱；725 美元/40'普箱；816 美元/40'高箱；918 美元/45'箱；16 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 8 月份维持不变。7 月至 9 月份的燃油附加费标准为：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标准为：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。

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。

第十三卷第七期出版于 2009 年 7 月 6 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。