



# SIGNALS

*Navigating the Regulatory Seas*

第十三卷第九期出版于 2009 年 9 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。

## Lidinsky 先生荣任为联邦海事委员会专员

在 2009 年 7 月 31 日, [Richard A. Lidinsky 先生](#) 宣誓就任联邦海事委员会专员, 任期至 2012 年 6 月 30 日。他由奥巴马总统于 2009 年 6 月 18 日任命, 并于 2009 年 7 月 24 日经 [国会](#) 批准。Lidinsky 先生是国际贸易的顾问和律师, 在海运界也是一位资深人士, 曾经是联邦海事委员会的律师。35 年后他重返联邦海事委员会。

他在 1973 年服务于联邦海事委员会, 担任总顾问室的立法顾问。在 1975 年后, 他被 [马里兰港务局](#) 任命为交通和全国港口事务董事, 同时担任该港顾问。作为 [巴尔的摩港口](#) 的代表, 他帮助起草 [巴拿马运河](#) 协议执行规章和 [1984 年航运法](#)。在 1985 年, [海运集装箱公司](#) 是全球大型海运企业和租箱公司, 聘任他设立华盛顿特区办事处。

Lidinsky 先生说, “在海运业面临十分艰难的时期, 他期望与联邦海事委员会的同事们一起努力工作。”他说他要保证向货主和海上运输公共承运人、海上运输中间人、港口和其他海运有关企业提供一个有效率的、无歧视的海上运输系统。Lidinsky 先生于 1968 年在 [美国大学政府和公共事务学院](#) 获得学士学位, 于 1972 年在 [马里兰大学](#) 获得法学博士学位, 从 1968 年至 1975 年, 他服务于 [美国海上警备队](#)。

## 联邦海事委员会放弃对洛杉矶/长滩港清洁卡车规划的调查

联邦海事委员会正式结束对 [洛杉矶/长滩港](#) 清洁卡车规划的调查。在 2009 年 8 月 19 日的会议上, 所有专员一致同意撤销联邦海事委员会 [08-05 号通告](#)。该委员会从去年 9 月开始调查清洁卡车规划中违反公平竞争的事项, 联邦海事委员会对清洁卡车规划的收费规定, 特权协议和洛杉矶港的司机必须是雇员的强制规定存有异议。从调查初期阶段, 洛杉矶和长滩港已经修正了许多受到联邦海事委员会关注的部分。联邦海事委员会也注意到, [全美卡车协会](#) 登记的投诉案已经导致司机必须是雇员的规定的有关规定已经被法院判定暂不执行。为此, 在今年 6 月份, 联邦海事委员会在美国地方法院提出 [撤诉动议](#)。

这一撤诉动议正式终止了对洛杉矶和长滩港清洁卡车规划的调查。 [联邦海事委员会代主席布莱恩](#) 评述说: “他为结束调查而感到高兴, 这为港口清洁空气而执行的港口清洁卡车规划扫清了障碍。” [Lidinsky 专员](#) 补充道: “他也非常高兴, 他的第一次投票帮助海事委员会终止调查, 使这些港口加快港口绿色作业, 为其它行业树立榜样。”

## 泛太平洋稳定运价组织宣布提高燃油附加费和内陆燃油附加费，正式征收普通运价调整费

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) 宣布从 2009 年 10 月 1 日起，提高根据旧公式按月调整的燃油附加费。该组织同时宣布调高按季调整的内陆燃油附加费和根据新公式按季调整的燃油附加费。根据运价本和仍然有效的 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。

2009 年 10 月，根据旧公式计算，按月调整的燃油附加费标准调高为：652 美元/20'标箱；815 美元/40'普箱；917 美元/40'高箱；1032 美元/45'箱；18 美元每运费吨 (拼箱货)。

根据新公式计算，从 10 月 1 日至 12 月 31 日，按季度调整的燃油附加费为：西岸航线，246 美元/20'标箱；308 美元/40'普箱；347 美元/40'高箱；390 美元/45'箱；东岸航线，490 美元/20'标箱；613 美元/40'普箱；690 美元/40'高箱；776 美元/45'箱。

2009 年 10 月 1 日至 12 月 31 日的内陆燃油附加费和货币附加费标准调高为：经西岸各港的内陆货每箱 185 美元；经东岸各港由铁路运输的内陆货每箱 93 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 53 美元。2009 年 10 月 1 日至 12 月 31 日，由日本出运的货物的货币附加费由 13% 调高至 14%。

该组织还宣布，从 2009 年 8 月 10 日开始执行普通运价调整费：400 美元/20'箱，500 美元/40'箱；565 美元/40'高箱；635 美元/45'箱。从 2009 年 9 月 10 日至 10 月 31 日，有些成员，例如[美国总统轮船公司](#)，还登记了高峰季节附加费，其标准为：400 美元/20'标箱；500 美元/40'普箱；565 美元/40'高箱，635 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>。

西行泛太平洋稳定运价协议组织调高燃油附加费和内陆燃油附加费，征收普通运价调整费

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 10 月 1 日起调高燃油附加费 ( BAF ) 和内陆燃油附加费 ( IFC ) 并修正货币附加费。

**大部分成员在 2009 年 10 月 1 日至 12 月 31 日按照下列标准征收燃油附加费**

经美国大西洋沿岸各港/港湾的货运

730 美元/20' 干货箱

913 美元/40' 和 45' 干货箱

1216 美元/40' 和 45' 冷冻货箱

经美国太平洋沿岸各港的货运

367 美元/20' 干货箱

459 美元/40' 和 45' 干货箱

646 美元/40' 和 45' 冷冻货箱

2009 年 10 月 1 日至 12 月 31 日经小陆桥和铁路运输的货运内陆货燃油附加费为每箱 185 美元，至本地/区域的卡车运输的货运每箱为 53 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 15% ( 原为 13% ) 。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。

有些成员从 2009 年 9 月 1 日起，还将执行普通运价调整费：经美西口岸：120 美元/20' 箱，150 美元/40' 箱；经美东和美湾口岸：160 美元/20' 箱，200 美元/40' 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>。

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。

**第十三卷第九期出版于 2009 年 9 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](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。