DISTRIBUTION PUBLICATIONS, INC.

SIGNALS

Navigating the Regulatory Seas

第十卷第十一期出版于 2006 年 11 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。

美国联邦海事委员会向美国反垄断现代化委员会作证

美国联邦海事委员会主席史蒂文.布拉斯特先生于 2006 年 10 月 19 日出席美国反垄断现代化委员会会议，讨论根据美国海运法船公司享有的反垄断豁免之问题。美国反垄断现代化委员会是由美国国会于 2002 年设立的，负责审核所有反垄断豁免的法律，并向总统和国会报告其调查结果。该委员会由 12 位委员组成，4 位委员由总统任命，4 位由参议院任命，另外 4 名由众议院领袖任命。

自1916 年海运法颁布以来，从事于美国航线的船公司一直享有反垄断法的豁免权。当今，船公司与海运码头普遍使用这种豁免权，签订各种统一的收费标准、箱位互换和固定运价的合同。联邦海事委员会主席布拉斯特先生在会议上向与会者提供了在航运界反垄断豁免的历史背景和现行的一些习惯做法。他指出在航运界现行的反垄断豁免是依据国会意图，帮助企业间合作，从而达到高效率，并促进环境保护。布拉斯特主席以南加州实行的降低环境污染减少道路交通拥挤的码头通行计划为例子，说明码头作业者间的协议可以解决环保问题。他强调所有的固定费率的合同一直受到美国联邦海事委员会严格的控制和管理。

关于反垄断豁免这一问题，联邦海事委员会意见也不统一。联邦海事委员会专员约瑟夫． 布莱纳（Joseph E. Brennan）向反垄断委员会递交了反对意见书，他认为反垄断豁免已经没有必要，固定价格合同是人为的导致过高价格，最终又转嫁至美国消费者身上。他同时指出，国会制定的航运法反垄断豁免是保护美国消费者和有关利益方，但是悬挂美国旗的船公司没有享受这豁免权。相反，完全由外国公司拥有的船公司都在享受这一豁免权。布莱纳指出，反垄断豁免应该只能用以旨在产生运作效率的合同而已。

美国联邦海事委员会向美国反垄断现代化委员会作证

许多反垄断现代化委员会的成员指出，欧洲联盟（European Union）关于承运人班轮公会制度的决定是一个改变全球行业标准的信号。经过长时间的研究，欧洲联盟近来决定严禁班轮公会制度，禁止船公司集体制定固定费率。这一决定从 2008 年 10 月 18 日起生效。布拉兹.培尼尼（ Fabrizia Benini）向反垄断委员会提交了关于欧洲竞争总理事会的评论报告，介绍了欧洲联盟关于终止船公司班轮公会系统的决定。培尼尼指出，这一改变会导致在欧洲联盟运价更为低廉，给决定旨在促使航运业与其它行业同步竞争。在讨论中，反垄断委员会成员认为美国已经落后于欧洲联盟。反垄断委员会成员对联邦海事委员会管理所有运价合同，摒除滥用固定运价合同的能力持有怀疑。

航运界的领导者则对此也表述了各种不同意见。世界航运委员会的斯坦利(Stanley)指出目前承运人可以签订个别的服务合同，而不是固定运价合同；同时反垄断豁免也允许航运业创造政府所没有顾及的环保和基础建设问题的解决方法。全国报关及货运代理协会的爱德华.格利波特指出，反垄断豁免是一种超乎寻常的保护，现在已没有必要存在。美国港口协会的简尼和代表美国律师协会的克立夫州立大学的教授克立斯以及代表内陆运输承运人协会的格里纷纷发表了意见。反垄断法委员会将在 2007 年 4 月前将这些意见编入报告书向国会报告。

西行泛大西洋运价稳定协议成员宣布降低内陆燃油附加费和燃油附加费

从事于美国至东亚航线的西行泛大西洋稳定运价协议组织成员宣布从 2006 年 12 月起降低燃油附加费（BAF）和内陆燃油附加费(IFC)。 2006 年 12 月 1 日至 12 月 31 日：燃油附加费为美元 364/20′; 美元 455/40′和 45′; 美元 24/每运费吨.内陆燃油附加费(IFC), 从 2006 年 12 月起，经小陆桥至内陆点的铁路运输燃油附加费每箱降到 179 美元，本地和地区的卡车运输每箱 52 美元。

西行泛太平洋运价稳定协议的 11 名成员是：美国总统轮船公司、中海、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。

在落杉矶和长滩港的集装箱通道附加费（ACC）将调高

从 2006 年 11 月 24 日起，在落杉矶和长滩港的集装箱通道附加费将调高。大部份停靠落杉矶和长滩港的船公司都会征收此项收费，用以支付集装箱通道运输当局（ACTA）对所有经铁路通过港口的货运征收的费用。船公司和

无船承运人必须向联邦海事委员会登记后才能征收这项费用。具体收费如下：

从 2006 年 11 月 24 日起，对所有进口、出口征收的集装箱通道附加费：

18 美元/20’ ; 36 美元/40’/40HQ ; 40 美元/45’

泛大西洋班轮公会宣布维持现行的货币调整附加费,降低燃油附加费

从事于美国和北欧/英国/爱尔兰/斯堪的内维亚和巴尔的摩港口航线的泛大西洋班轮公会已经宣布从 2006 年 11 月 16 日至 2006 年 12 月 15 日大幅降低现行的燃油附加费，货币调整附加费（CAF）至 12 月 15 日保持现行的 8％不变. 从 2006 年 11 月 16 日至 12 月 15 日的燃油附加费：经美国大西洋/海湾各港，395 美元/20′，790 美元/40′和 45′，40 美元/每运吨费；经美国太平洋各港口，593 美元/20′，1186 美元/40′和 45′，59 美元/每运吨费。

该组织的成员是大西洋集装箱公司、地中海海运公司、马斯基海运公司、NYK、东方海外和铁航。这些费用在该公会向美国联邦海事委员会登记的费率表中公布，可参阅网站： www.tacaconf.com。

泛太平洋稳定运价协议组织的承运人降低燃油附加费和内陆燃油附加费

从事于东亚至美国航线的泛太平洋稳定运价协议组织，登记号为 011223，已经修改运价登记本，从 2006 年 12 月 1 日至 12 月 31 日， 降低燃油附加费(BAF)和内陆燃油附加费(IFC)。燃油附加费详情如下：

美元 345/20′； 美元 455/40′； 美元 510/40′ HC； 美元 580/45′； 美元 10/每运费吨.

12 月的内陆燃油附加费(IFC), 经小陆桥至内陆点的铁路运输燃油附加费每箱降到 179 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卡车运输每箱 52 美元。

该组织的成员是：美国总统轮船公司、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、三菱船公司、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.tsacarriers.org/adjustments.html 。

以上信息由美国 Distribution-Publications 公司编译，信息渠道是可靠的，然而相关法律舆法规在不断变化，本刊所载信息也会不断变化。我们将致力更新所载信息，但无法保证其准确性，也不对任何由此产生的损失负法律责任。

第十卷第十一期出版于 2006 年 11 月 3 日

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

电话：510-273-8933 或 免费电话：1－800－2043622

传真：510-273-8959

邮件信箱：signals@dpiusa.com

网页：www.dpiusa.com

“驾驭规章之海”（Navigating the Regulatory Seas)是本公司的服务标志。