DISTRIBUTION PUBLICATIONS, INC.

SIGNALS

Navigating the Regulatory Seas

第十六卷第三期出版于 2012 年 3 月 5 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。

联邦海事委员会公布和解协议，收到 490,000 美元罚款

联邦海事委员会最近公布了 9 个和解协议，收到因违反海运法而被罚款 490,000 美元。 这些和解协议涉及 9 个无船承运人及有关提供海上运输服务的公司。 落杉矶、纽约、西雅图、南佛罗里达州、华盛顿特区的联邦海事委员会执行局代表与涉案公司达成了和解协议，涉案公司同意和解并支付罚款，但不承认违反了海运法。 在宣布这些和解协议时，联邦海事委员会主席理查德.艾.林达斯基说，"联邦海事委员会的地区代表和执行局工作很努力，他们确保海运公众免受欺诈和不正当运作，如果欺骗客户，胡乱编造货类，或是其它违反海运法的行为，最终都会受到查处" 和解协议如下：

Orient Express Container Co. Ltd, OEC Freight (NY) Inc. 和 O.E.C. Shipping Los Angeles, Inc.： Orient Express Container 是一个在英属维尔京群岛托尔托拉登记运价与担保金的无船承运人。 OEC NY 是在纽约的货代，而 O.E.C. Los Angeles 既是在落杉矶注册的无船承运人又是货代。联邦海事委员会指控这三个公司明知故犯，有意降低合同规定的运价，违反合同规定的这类低运价仅适用于若干"记名的客户"的规定。 同时，Orient Express Container 还被指控违反海运法，不依照无船承运人登记的运价本收取运费。 最终，这三家公司同意支付罚金 235,000 美元。

Solex Logistics Inc.: 该公司是在加州登记注册的无船承运人。 联邦海事委员会指控该公司违反海运法 10(a)(1) 的规定，故意谎报货运描述，并违反 10(b)(2)，不依照登记的运价本收取运费，和解后，该司支付 105,000 美元。

Pan-Link International Corp. 和 Pacific Star International Logistics (China) Co. Ltd.: Pan-Link 是在纽约登记注册的无船承运人，而 Pacific Star 是在大连注册的无船承运人。 这二个公司被指控违反海运法，故意谎报货名，非法取得低于服务合同应该适用的运价。 这二个公司最终同意支付 75,000 美元。

JIF Logistics Inc.： JIF Logistics 是在纽约牙买加登记注册的无船承运人，被指控违反海运法 10 (a) (1) 的规定，故意谎报货名，非法获得低于服务合同的运价从事运输，最终被罚 40, 000 美元。

联邦海事委员会公布和解协议，收到 490,000 美元罚款

Wanda Shipping Company Inc. 和 Heng Shen USA Inc.： 在从事违法活动之际，Wanda 公司是在美国纽约注册的无船承运人。 Heng Shen 公司则是相关的贸易公司，也在纽约州注册。 联邦海事委员会指控该司违反海运法，故意非法盗用他人合同，以获得低运价。 而 Wanda Shipping 明知他人盗用其名义以及服务合同，并不制止。 为此，两个公司被罚 35,000 美元。

联邦海事委员会批准修正联邦海事委员会关于请求、动议以及事实调查的程序规则

联邦海事委员会最近批准公布 建议规则，修正其有关司法程序的请求、动议和事实调查的运作和程序规则。 修正后的规则，旨在加大透明度，减少当事人的负担，为现行的联邦民事诉讼规则提供标准。这是第二次修正，以使联邦海事委员会的程序规则更明确，更符合现实，更加有效。意见征求截止于 2012 年 4 月 30 日。

联邦海事委员会主席说，"确保我们未来的规则更现代化，是我们海事委员会努力提高效益，降低成本，减少操作负担，保持与奥巴马总统行政指令一致的工作的重要组成部分。" "联邦海事委员会的员工已做了必要的工作，我希望海事委员会行政团体和公众提出宝贵意见，这有利于我们在最后定稿时，完善这些规则。"

联邦海事委员会规则现代化工作小组的成员是：蕾切尔.迪肯副秘书长；特里萨.迪克，保护消费者服务中心办公室；克雷.古斯瑞吉，首席行政法官；总顾问办公室丹尼尔.李；布朗.托拉尼尔，执行局副局长以及行政法官艾琳.沃尔斯。这个小组也包括乔治.沃达理斯管理办公室主任，他在 2011 年 9 月退休。

The Containership Co. 在美国破产法院诉讼获胜

在 2010 年 4 月至 2011 年 3 月从事于中国-美国航线的船务公司， **The Containership Co.（TCC）**最近在美国破产法院诉讼获胜，取得判决令，要求以前没有达到最低运量承诺的客户赔偿损失。 TCC 是一家在挪威注册的船公司，在 2011 年初期申请破产，在 2011 年 8 月，为了抵补未付清的破产债务，向 77 个发货人提出诉讼请求，要求他们支付没有依照合同规定达到最低运量承诺而需支付的罚金、利息及律师费。该司称，正因为他们没有达到最低运量承诺，导致该公司遭到金融危机。在申请破产和终止业务前，TCC 公司提供太仓（上海附近）、宁波、青岛和落杉矶港口间的运输服务。

被诉讼的货主反驳TCC公司的索赔，声称该索赔诉讼应该请联邦海事委员会专家审理，但是破产法院的法官拒绝了货主的要求，认为没有必要申请联邦海事委员会专家作出决定。 在 判决书中，破产法院法官说，"联邦海事委员会不具备绝对的或者首要的管辖权。" "并且，发货人并未阐明为什么或如何请联邦海事委员会的专家在本案中解决问题，发货人也没有提供任何事实，说明合同中真正的最低运量承诺，以及事实上运输的箱量，或者索赔人（TCC船公司）有关最低运量承诺的实际操作。 况且，发货人没有解释联邦海事委员会如何判定在本案中最低货运量承诺是否有重要意义，或者该最低货量承诺微不足道，不足考虑后果。"

The Containership Co. 在美国破产法院诉讼获胜

得到法院判决后，TCC 将会在破产法院进一步向发货人索赔，向 77 个货主请求合同损失及律师费。 在美国发货人杂志中,TCC 的律师说，"发货人知道没有履行最低运量承诺已经违反了合同义务，正如我们希望和期待的，纽约南部地区的美国破产法院在 2012 年 2 月 10 日的判决书中明确拒绝货主的动议，并且确认针对 TCC 公司以前货主的诉讼将在纽约继续进行。 我们希望参与诉讼的货主重新考虑策略，以已经与 TCC 公司达成协议的另有三分之一的货主为榜样，早日解决纠纷。"

TCC 公司向以前的货主索赔未完成最低运量承诺的损失，已经在航运界引起了广泛的关注。 合同中的最低运量承诺是被视为指导性的并非强制的合同条款。 在航运界，因为法院的这一决定已经引起了船公司和货主重新审核其合同，有些货主已经要求降低最低运量承诺，以防止将来遭受同样的索赔；船公司也在重开谈判，要求降低最低运量承诺，防止将来因未能提供服务而被索赔。

联邦海事委员会公布有关欧盟 2008 年船公司豁免公平竞争法的研究报告

联邦海事委员会最近公布了其下属的贸易局关于 欧盟 2008 年船公司豁免公平竞争法的分析研究报告。 在这长达几年的研究报告中，主要阐述的问题是：欧洲船公司申请公平竞争法豁免对美国贸易有何影响。 该研究报告是针对人们的关注，欧盟船公司申请豁免公平竞争法是否会导致欧盟航线和美国航线的运费降低。为征询公众意见，联邦海事委员会在 2010 年 11 月发布了欧盟研究意见征求通知。

该研究报告的重要结论是，班轮公司请求公平竞争法豁免对美国贸易不产生任何不良影响，美国与欧盟运价降低幅度是一样的，出口的运价增长幅度相比也是一样的。 该报告建议进一步研究 2006-2010 年核查期以后的趋势。

联邦海事委员会主席理查德.林达斯基说，"我十分感谢贸易分析局所做出的努力，以及这些对全球航运界具有重要意义的研究。我希望这一研究将为立法机构考虑美国和国际班轮管理规则提供一个可靠的事实依据和参考。"

泛太平洋稳定运价协议组织从 4 月 1 日起调整附加费，执行 2012-13 运费收入回收规划

从事于东亚至美国航线的**泛太平洋稳定运价协议组织 (TSA)** （联邦海事委员会登记号为 011223）宣布调整 2012 年 4 至 6 月份的几项附加费。 一些成员公司还宣布了普通运价附加费 (GRI) 和其他运费收入回收措施，进一步表明了他们在 2012-13 年合同谈判中的要恢复运价水准的决心。

按新公式计算，并根据减速行驶作了调整的 2012 年 4 至 6 月份的燃油附加费标准：至美国西岸各港口的货运，566 美元/40'标箱；至美国东岸和海湾各港口的货运，1089 美元/40'标箱；其它箱型依此按新公式计算。 2012 年 4 月至 6 月的内陆燃油附加费 (IFC) 标准为：经西岸各港口的内陆点联运的货运，每箱收费标准为 353 美元；经东岸各港口的内陆点联运的货运，每箱收费标准为 177 美元，本地/区域货或东部门点服务，每箱 102 美元。同期日币的货币调整费 (CAF) 维持 23%不变。

泛太平洋稳定运价协议组织从 4 月 1 日起调整附加费，执行 2012-13 运费收入回收规划

正如 2012 年 2 月 14 日 SIGNALS专刊所宣布的，泛太平洋稳定运价协议组织成员从 2012 年 3 月 15 日至 5 月 1 日，分两次收取普通运价附加费 (GRI)，并采取其它运费回收措施。该组织的多数公司已经在运价本中登记，从 2012 年 3 月 15 日起收取普通运费附加费 300 美元/40'标箱。 根据最新公布的消息，该组织希望通过此次调整将运费恢复至 2011 合同的水平，并将此作为今后谈判的底线。

该组织 2012-13 年运费收入回收规划建议进一步提高运费，或从 2012 年 5 月 1 日起再次对到美国西岸的货运收取普通运费附加费 500 美元/40'标箱，对经东岸各港口的内陆点联运的货运或全水路货运收取普通运费附加费 700 美元/40'标箱。 该组织的成员指出，在对 2012 年下半年的市场情况和展望作出进一步分析后，可能会在今年稍后时再次采取运费收入回收的其它措施。

此次该组织不采取统一调高费用的措施，而是根据各船公司的具体情况，在 2012 年 3 月 15 日至 5 月 1 日分别采取临时成本回收和恢复运费收入的措施。 有些公司正在登记普通运费附加费，而另外的公司根据其具体情况收取旺季附加费 (PSS)，紧急运费收入附加费 (ERC) 和采取其它措施。

该组织的 15 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、马斯基船务公司、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整 2012 年 4 月至 6 月的附加费，宣布运费调整指南

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 (WTSA)** 成员（FMC 登记号为 011325）宣布，从 2012 年 4 月 1 起，调整货币调整附加费 (CAF)、燃油附加费 (BAF) 和内陆燃油附加费 (IFC)。

2012 年 4 月 1 日至 6 月 30 日根据减速行使做了调整的燃油附加费的收费标准为：

经美国大西洋沿岸各港/港湾的货运	经美国太平洋沿岸各港的货运
1178 美元/20'干货箱	614 美元/20'干货箱
1473 美元/40'和 45'干货箱	768 美元/40'和 45'干货箱
1966 美元/40'和 45'冷冻货箱	1085 美元/40'和 45'冷冻货箱

2012 年 4 月至 6 月的内陆燃油附加费 (IFC) 标准为：内陆点联运的货运，每箱收费标准为 353 美元；本地/区域货，每箱 102 美元。 在此其间,台币和新加坡货币的货币调整附加费 (CAF) 分别为 7%和 21%。

西行泛太平洋稳定运价协议组织调整 2012 年 4 月至 6 月的附加费，宣布运费调整指南

该组织还宣布了 新一轮的干货费率累计调整，继续努力弥补因美国与亚洲间货运减少而造成的运费收入损失。从 4 月 1 日起，该组织建议将经太平洋西南各港口（落杉矶、长滩和奥克兰港）出运至亚洲的干货箱运费上调 50 美元，经太平洋西北各港口、美国内陆点及美国东部和港湾出运的全水路和内陆点联运的干箱运费上调 100 美元。

西行泛太平洋稳定运价协议组织是一个自愿组织，该组织的 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。

泛大西洋和拉丁美洲航线 4 月份将提高普通运费

从事于泛大西洋洋航线（美国至欧洲）和北美至拉丁美洲航线的几家船公司宣布，2012 年 4 月 1 至 4 月 15 日收取普通运费附加费 (GRI)。

在泛大西洋航线，**东方海运**宣布，从 4 月 1 日起开始对所有经过加拿大港口的欧洲、加拿大和美国之间的进出口货物收取普通运费附加费收费标准为 320 美元/20'标箱，400 美元/40'标箱。 **马斯基**也宣布了其地中海航线和泛大西洋航线 2012 年全年的普通运费附加费规划。 从 2012 年 4 月 1 日起，马斯基地中海和泛大西洋至北美或北美至泛大西洋和地中海的所有美国、加拿大和北欧以及地中海的干货和冷冻箱收取普通运费附加费 300 美元。马斯基同时也宣布，从 7 月 1 日和 10 月 1 日征收额外的附加费。但是调幅尚未决定。

在北南航线，**现代海运**宣布了对所有美国、加拿大至阿根廷、巴西、多米尼加共和国和乌拉圭各港口的货运的附加费调整计划。 商务周刊船期表报告了此项增幅为 320 美元/20'干货箱，400 美元/40'标箱和 40'高柜, 550 美元/40'冷冻箱。 对于特种箱，包括框架箱，开顶箱,为 320 美元/20'标准尺码特种箱，400 美元/40'标准尺码特种箱， 440 美元/20'超尺码特种箱，550/40'超尺码特种箱。 这一费率增长适用所有美国各点港口的货运，并从 2012 年 4 月 15 日生效。

以上資訊由美國 Distribution-Publications 公司編譯，資訊渠道是可靠的，然而相關法律輿法規在不斷變化，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。

第十六卷第三期出版于 2012 年 3 月 5 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。